NAFTA

Rocznik XVI — MAJ 1937 — Zeszyt 5

Rzecz bez tytułu

Od jakiegoś czasu rozlegają się na nowo z łamów prasy codziennej — nawoływania do dalszej obniżki ceny benzyny. Argumentacja bywa rozmaita. Przeważnie nie grzeszy ani obiektywizmem ani znajomością rzeczy, jeśli idzie o przemysł naftowy oczywiście. Ale mniejsza o to. Nie będziemy jej tutaj przytaczali, bo ostatecznie obca nam jest, przynajmniej w tej chwili, myśl polemizowania z nią lub też obalania tych wszystkich bardzo wątpliwych — argumentów. Na jeden jedyny tylko szczegół pragniemy zwrócić uwagę opinii publicznej, zabierającej głos w tych sprawach.

Nie ma dwu zdań, że możliwie jak najszybsza motoryzacja kraju stanowi w tej chwili najważniejsze i bardzo pilne zadanie. Ale nie jest ona w naszej sytuacji jedynym najważniejszym na dziś problemem.

Również rzeczą ogromnej wagi jest zaopatrzenie kraju w paliwo napędne i oleje smarowe na lata całe naprzód. Dostarcza tych derywatów przemysł naftowy.

Polski przemysł naftowy od lat całych już upada. Wydobycie surowcowe kurczy się z roku na rok w sposób widoczny i niepokojący. Ratunek leży w wierceniach zwiększonych do granic maksymalnych. Bo tylko intensywne wiercenia mogą odkryć nowe złoża ropodajne. Tylko wiercenia mogą zwiększyć radykalnie wydobycie i zaopatrzyć kraj w surowiec naftowy na lata.

Ale wiercenia wymagają znacznych, a jak na nasze stosunki — nawet wielkich wkładów pieniężnych. Następnie wiercenia naftowe to rzecz bardzo ryzykowna. Tu się można spłukać w krótkim czasie do cna.

Wiercenia prowadzić ma przede wszystkim przemysł naftowy. W zasadzie na tym przemyśle spoczywa ciężar sprostania zadaniom odkrywczym. Ale przemysł naftowy może im podołać tylko wówczas, gdy ma ku temu siły i środki materialne, gdy stać go na rozpęd wiertniczy i na straty wynikające z wielkiego ryzyka, oraz na żywą inicjatywę i na zakrojoną na szeroką skalę ekspansję.

A czy nasz przemysł naftowy stać na to? Tego rodzaju pytanie należy sobie postawić i odpowiedzieć na nie.

Polski przemysł naftowy od lat całych znajduje się w ciężkiej sytuacji. Choruje od dawna, przewlekle i poważnie. W rzeczywistości goni ostatkiem sił. Niektóre jednostki gospodarcze wiążą może w tym przemyśle, z większym lub mniejszym trudem, koniec z końcem. Ale na kosztowny rozmach wiertniczy nikt sobie pozwolić nie może. A nam potrzeba wierceń nie tylko na łatanie dziur, aby żyć z dnia na dzień, ale takich, które by podciągnęły nasze kopalnictwo naftowe zdecydowanie ku górze. A na to przemysł nie ma pieniędzy, bo dochody spadły i zarobku albo nie ma wcale albo jeśli nawet jest to całkiem nikły. Dlatego polskie kopalnictwo

naftowe stacza się coraz bardziej w dół. I tak jest właściwie od lat.

Zamiast wczas myśleć o wierceniach, o nowych złożach naftowych i niezbędnych środkach pieniężnych na ten cel — wpakowano temu przemysłowi przed paroma laty spirytus w interesie kilku gorzelń.

Zniżono następnie cenę nafty świetlnej. Oczywiście straty miał pokryć z nadwyżką zwiększony utarg. Nie pokrył, ale cenę nafty zniżono powtórnie.

W lecie ub. r. zniżono cenę benzyny. Przemysł naftowy stracił na tej obniżce miliony. Pocieszano ten przemysl, że w k r ó t c e odbije sobie te straty z nawiązką, skoro spożycie benzyny wzrośnie.

Przywrócenie utargu do poziomu z przed czasu tej obniżki nastąpi dopiero z chwilą wzrostu spożycia benzyny o około 30%. Tego wzrostu jeszcze przemysł naftowy nie osiągnął. Doskonale, ale gdzie w takim razie wyrównanie blisko całorocznego ubytku? Gdzie oczekiwana od dawna poprawa sytuacji materialnej przemysłu? Bo wszak położenie przemysłu naftowego od lat jest bardzo ciężkie, nie dla czego innego, tylko wskutek niewystarczającego utargu. Przemysł ten wyczekuje od lat kilku już z roku na rok momentu znaczniejszej poprawy, jak dotąd napróżno niestety. A tymczasem w ciągu tych paru lat sytuacja przemysłu naftowego pogorszyła się również od strony ogólnego dochodu, gdyż dochód ten zmniejszył się bardzo znacznie, wskutek spadku wydobycia surowcowego w kopalniach i obniżonej przeróbki w rafineriach.

I w chwili, gdy bardzo poważna sytuacja przemysłu naftowego wymaga na gwałt ratunku, zaś nasze położenie naftowe obmyślenia natychmiastowych środków zaradczych; gdy nad obmyśleniem tych środków pracowała niedawno specjalna Komisja Naftowa; gdy wszystkie siły wytężyć należy w kierunku znacznego zwiększenia wierceń, na co potrzeba olbrzymich na nasze obecne stosunki, środków pieniężnych — zjawia się nowe żądanie obniżkowe, które podobno popierane jest przez pewne sfery rządowe.

Więc po co Komisja Naftowa, po co Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego, po co wszelkie Narady Geologiczne. Co to wszystko ma za sens w takim razie? Gdzież tu konsekwencja? Resort przemysłu i handlu głowi się nad sposobami ratowania polskiego przemysłu naftowego od ostatecznej ruiny, a tu równocześnie, w oparciu i przy poparciu innych kół rządowych — wysuwane są żądania wręcz przeciwne, które uniemożliwiają wszelki ratunek i czynią po prostu zbytecznymi wszelkie wysiłki w tym kierunku. Czy nie zawiele w tym wszystkim sprzeczności? Przyjrzyjmy się innym krajom, tam łożą olbrzymie miliony na stworzenie własnej produkcji naftowej w kraju macierzystym lub poza jego granicami. A u nas.......

Memoriał w sprawie ceny ropy

Do

Pana Ministra Przemysłu i Handlu
w Warszawie

25. V. 1937 r. nr 270/JS

Panie Ministrze!

W ostatnich zwłaszcza miesiącach zaszły wypadki, które zmuszają Związek Polskich Przemysłowców Naftowych do żądania od rafineryj p o d w y ż s z e n i a o b e c n e j c e n y r o p y i do przedstawienia tej sprawy Panu Ministrowi. Sytuacja bowiem w kopalnictwie naftowym doznała wyraźnie w tym czasie znacznego pogorszenia.

Jak wiadomo rury wiertnicze stanowią w kosztach wiercenia pozycję najwyższą. Przez lata całe, w okresie powojennym, przedsiębiorstwa kopalniane posługiwały się w przeważnej części rurami używanymi, wyciągany-

mi z otworów starych, odwierconych w dawnych latach przed wojną. Lecz rury te już się wyczerpały i obecnie kopalnictwo naftowe musi się zaopatrywać w rury nowe, znacznie droższe od rur używanych.

Nie tak dawno jeszcze różnica w cenie między rurami używanymi a nowymi była dosyć znaczna. Rury używane kosztowały około 35—40% taniej, niż nowe. Obecnie różnica ta zmniejszyła się, gdyż zupełny niemal brak rur używanych wpłynął na ich bardzo znaczne podrożenie. W tej chwili rury te kosztują niewiele mniej od nowych.

Już bodaj przez to samo, że kopalnictwo naftowe musi obecnie posługiwać się wyłącznie niemal znacznie droższymi rurami nowymi, gdyż o wiele tańszych do niedawna rur używanych dostać już nie można prawie zupełnie — musiało z natury rzeczy nastąpić równocześnie znaczne podrożenie wierceń naftowych. Lecz ostatnio podrożały również i rury nowe w przybliżeniu o 20—25% w składach miejscowych, liny o przeszło 100%, żerdzie wiertnicze i pasy o około 30%, smary i węgiel kuzienny o około 10%, materiał drzewny o około 100% i robocizna o 7%, a w niektórych wypadkach w przemyśle czysto kopalnianym i więcej. W tych z gruntu zmienionych warunkach, wiercenie stało się obecnie znacznie kosztowniejsze, niż w niedawnych jeszcze czasach.

Dzisiejsza cena ropy w zasadzie dawniej również, mimo ówczesnych niższych kosztów wiercenia, nie była do tego stopnia wystarczająca, ażeby mogła wpływać na rozwój wiertnictwa naftowego w skali wybitnie szerokiej, zwłaszcza wszędzie tam, gdzie wiercenia są kosztowniejsze lub bardziej ryzykowne. Z konieczności i z obawy przed nieopłacalnością, wobec znacznie wyższych kosztów — przeważnie unikano wierceń w miejscach, gdzie spodziewano się ropy naftowej głęboko lub w średnich głębokościach, choćby nawet w ilościach na ogół zadowalających, lecz mimo to jeszcze nie wystarczających ze względu na nieproporcjonalną w danej chwili w stosunku do nich — cenę ropy. Również z konieczności, z uwagi na mniejszy koszt i pewniejszą wskutek tego opłacalność, zakładano wiercenia najchętniej tam, gdzie złoża naftowe znajdują się płytko. Wiercenia do głębokich, czy też znacznie głębszych horyzontów naftowych, w skali rozległej, ogarniającej wielkie przestrzenie terenowe — możliwe są tylko wtedy, gdy usprawiedliwia je bądź większa dzienna wydajność, proporcjonalna do ceny ropy, bądź odwrotnie — proporcjonalna w stosunku do wydajności cena ropy. Tylko wówczas tego rodzaju wiercenia mogą się opłacać.

W wypadkach gdy cena ropy staje się nie wystarczająca w stosunku do kosztów wiercenia względnie eksploatacji, a ściślej w stosunku do osiąganego wydobycia — kopalnictwo naftowe przystosowuje się do niej w ten sposób, że rozpoczyna wiercenia tylko tam, gdzie się to opłaca i eksploatuje tylko te ilości, które się opłacają. W dobrych warunkach rentownościowych — naftowy ruch wiertniczy z natury rzeczy szybko i samorzutnie rozszerza się i na głębsze wiercenia, które przy odpowiedniej cenie ropy zaczynają się opłacać, a również coraz bardziej na wiercenia więcej ryzykowne, czysto eksploracyjne. Zyskuje na tym problem poszukiwawczy. Nie ulega bowiem najmniejszej wątpliwości, że tego rodzaju stan rzeczy podnieca w znacznie wyższym stopniu, zarówno czynne przedsiębiorstwa naftowe jak i kapitały postronne — do wierceń pionierskich.

Zależnie od stopnia opłacalności, ruch wiertniczy i eksploatacyjny w przemyśle naftowym albo się ożywia i jest prowadzony w większych rozmiarach, albo też kurczy się coraz bardziej w miarę tego, jak dochodowość przedsiębiorstw naftowych spada. Zależy zaś ona w przedsiębiorstwach czysto kopalnianych — wyłącznie od ceny ropy, z wyjątkiem tych wypadków, gdy wydobycie nie dopisuje i przedsiębiorstwo takie nie rozporządza niezbędną rezerwą terenową dla utrzymania kopalni na poziomie opłacalności.

O poziomie tym decyduje przeważnie cena ropy. W razie gorszej lub nie wystarczającej ceny ropy — poziom ten musi być wyższy. Stan taki wpływa jednakowoż na wzrost kosztów wydobycia, gdyż wymaga nowych wierceń, które mogą się już nie opłacać. Szczegół ten jest bardzo ważny w naszych specjalnie warunkach, gdyż u nas w większości wypadków, opłacalność eksploatacji opiera się nie na wydobyciu jednego, lecz kilku, a często nawet całego szeregu otworów. W Borysławiu taka kumulacja eksploatacji jest najczęściej niemożliwa z przyczyn natury technicznej i dlatego o opłacalności tamtejszych kopalń decyduje w licznych wypadkach — wydobycie każdego otworu z osobna, gdyż kopalnie borysławskie składają się bardzo często z jednego otworu, w każdym zaś razie z bardzo małej ich liczby. O dalszych wierceniach w obrębie przedsiębiorstw borysławskich — w celu polepszenia tą drogą ich rentowności, mowy być nie może, po pierwsze dla braku miejsca, a po wtóre ze względu na bardzo wysokie koszty wiercenia w tym rejonie, nie stojące w żadnym stosunku do rezultatów.

Z tego wynika, że zarówno rozwój jak i egzystencja wszystkich przedsiębiorstw pozaborysławskich — wymaga ciągłych wierceń. Wszelka natomiast gorsza i nie wystarczająca cena ropy od razu odbija się ujemnie na kopalniach borysławskich, osłabia ich opłacalność i w konsekwencji przyspiesza wydatnie spadek wydobycia surowcowego w tym rejonie. Więc też o ile nie nastąpi rychło podwyższenie ceny ropy — najprawdopodobniej dojdzie w niedługim czasie do unieruchomienia wielu tamtejszych kopalń z mniejszą produkcją, gdyż ich eksploatacja przestanie się opłacać.

Jeżeli więc dotychczasowa cena ropy faktycznie nie sprzyjała rozwojowi wierceń naftowych w skali rozległej, ani też rozszerzaniu się ich na tereny mniej znane, mimo znacznie niższych kosztów wiercenia i eksploatacji, to wobec ich zwyżki należy się liczyć bardzo poważnie ze spadkiem tych wierceń do granic wręcz niebezpiecznych.

O ile cena ropy nie zostanie podniesiona, to i tak zbyt wąski krąg wierceń zacieśni się jeszcze bardziej. Przemysł naftowy chcąc czy nie, będzie musiał zrezygnować z wielu wierceń i ograniczyć je do najmniej kosztownych i najpotrzebniejszych — jedynie dla utrzymania wydobycia surowcowego na poziomie opłacalności tak długo, jak długo się to da. Tam gdzie zadanie takie będzie trudne do wykonania ze względu na koszty, nastąpi przyspieszona likwidacja kopalń. Odpadnie cały szereg zamierzonych nowych wierceń mniej wydajnych, bo przestaną się opłacać. W obrębie terenów z mniejszą wydajnością, taką jednakowoż, która dotychczas się opłacała, wzrost kosztów wiercenia i eksploatacji bez równoczesnej zwyżki ceny ropy — będzie musiał wstrzymać zakładanie nowych kopalń, co zwykle połączone jest z większymi wydatkami. Pociągnie to za sobą dalsze skurczenie się naszego wydobycia. Przyspieszy wydatnie jego spadek. Straci na tym wiele polski problem naftowy, bo ten stan rzeczy zatrzyma lub co najmniej zmniejszy znacznie również wiercenia poszukiwawcze z wielką szkodą dla naszej przyszłości naftowej.

W tej sytuacji Związek Polskich Przemysłowców Naftowych zwraca się do Pana Ministra z prośbą o zarządzenie poczynienia kroków w celu rychłego podwyższenia obecnej ceny ropy przynajmniej o 150 zł na cysternie (10 ton) podstawowej marki borysławskiej i w odpowiednim stosunku — wszystkich pozostałych marek. Oznaczało by to przywrócenie tej ceny do poziomu z końca pierwszego półrocza 1934 r. W gruncie rzeczy nie byłaby to podwyżka w istotnym i pełnym tego słowa znaczeniu, lecz zaledwie wyrównanie tego ubytku, jaki ponosi kopalnictwo naftowe wskutek ostatniej zwyżki głównych elementów w kosztach wiercenia i eksploatacji.

W zasadzie jednak należało by cenę ropy

podnieść jeszcze wyżej. Sytuacja naftowa w kraju wymaga przynajmniej podwojenia wierceń i koniecznie rozszerzenia ich na wszystkie bez wyjątku tereny geologicznie ropodajne i na wszystkie głębokości, dla podniesienia wydobycia surowcowego i w celu odkrycia nowych rezerw terenowych. Ruch wiertniczy ożywi się wszechstronnie i rozwinie w znacznie wyższym stopniu oraz obejmie samorzutnie, siłą własnego rozpędu — również tereny jeszcze nie odwiercone, a jedynie sprawdzone geologicznie, tylko wtedy, gdy wiertnictwo naftowe stanie się w całej pełni opłacalne i przynosić będzie dochód usprawiedliwiający to olbrzymie ryzyko wiertnicze, jakiego nie zna oprócz kopalnictwa naftowego — żaden inny przemysł na świecie.

Wiertnictwo naftowe nie jest wolne od tego ryzyka i od olbrzymich, nieraz rujnujących wiertnika strat — nawet w chwilach najlepszej koniunktury. Pewności bowiem ani jedno wiercenie nie daje. Przy wierceniach pionierskich ryzyko jest wielokrotnie wyższe. Również w obrębie terenów już odkrytych, liczne suche wiercenia są w znacznym procencie nieuniknione. Z faktem tym liczy się każdy wiertnik i jest na to z góry przygotowany, że będzie musiał odwiercić parę lub kilka, zależnie od wielkości terenu, otworów zupełnie pustych. Są to najzupełniej normalne zjawiska w kopalnictwie naftowym. Dlatego też w warunkach nieopłacalnych lub słabo opłacalnych — na więcej ryzykowne lub kosztowne przedsięwzięcia wiertniczo naftowe liczyć nie można.

Wskutek podrożenia podstawowych elementów w kosztach wiercenia i eksploatacji, w ciężkiej sytuacji znalazły się mniejsze przedsiębiorstwa czysto kopalniane. Zwyżka tych kosztów, o ile cena ropy nie wzrośnie, osłabi niewątpliwie energię wiertniczą i eksploatacyjną tego ważnego działu przemysłu naftowego, reprezentującego poważny udział w produkcji surowcowej (w roku 1936 — 33,87%) i w wierceniach (w roku 1936—ponad 47%).

Naftowy przemysł czysto kopalniany, reprezentowany przez Związek Polskich Przemysłowców Naftowych, należy prawie w całości do kapitału krajowego i w małej zaledwie części do mniejszych kapitałów obcych, nie uprawiających żadnej polityki naftowej. Ma to duże znaczenie dla sprawy przemysłu naftowego. O ile bowiem interesy przedsiębiorstw, opierających się o wielkie obce kapitały, a zwłaszcza o światowy kapitał naftowy — mogą być sprzeczne i przeważnie nie pokrywają się z interesami danego kraju naftowego, a z interesami naszymi na pewno, to pomiędzy interesami przedsiębiorstw krajowych i krajowego przemysłu naftowego — nie ma zupełnie i nie może być żadnych rozbieżności.

Ponadto przedsiębiorstwa krajowe, składające się na całość przemysłu czysto kopalnianego (oprócz niewielkiej liczby obcych), stanowią element niezmiernie pożyteczny dla rozwoju przemysłu naftowego, na co są liczne dowody.

Przeszłość już dziś historyczna — polskiego przemysłu naftowego, należy w całości do przedsiębiorstw tego typu. Całą niemal naftową pracę pionierską w polskim przemyśle naftowym wykonał element miejscowy. Przemysł naftowy zrodziła na ziemiach polskich wyłącznie tylko bogata inicjatywa i przedsiębiorczość tego właśnie elementu. Element obcy w zaraniu tego przemysłu i w pierwszej, najbujniejszej fazie jego rozwoju, bądź nie odgrywał w tym przemyśle żadnej zgoła roli, albo przynajmniej bardzo nieznaczną. I obecnie również element krajowy, chociaż już nie przedstawia tej siły co dawniej i znajduje się w mniejszości, rozwija jednak nadal twórczą i wielce pożyteczną działalność w przemyśle naftowym, przede wszystkim w dziale wiertniczym.

Począwszy od roku 1927 (niewątpliwie i dawniej udział przedsiębiorstw czysto kopalnianych w wierceniach był znaczny, lecz z lat wcześniejszych brak danych cyfrowych z podziałem na poszczególne odgałęzienia naftowe) wiercenia w przemyśle czysto kopalnia-

nym utrzymują się nieprzerwanie na wysokim poziomie. Po chwilowym osłabieniu w roku 1932, wiercenia w tym przemyśle podnosiły się z roku na rok i w roku 1936 przekroczyły już cyfrę 50.200 metrów. Wielkie firmy obco kapitałowe odwierciły w roku 1936 — ponad 41.800 metrów. Reszta odwierconych metrów w roku 1936 przypada na „Polmin" (ponad 9.900 m), S. A. „Pionier" (ponad 530 m) i na S. A. „Gazolinę" (4.000 m). Znaczna większość odwierconych metrów w dziale czysto kopalnianym przypada wprawdzie na płytkie wiercenia w okręgu jasielskim, lecz i w pozostałych okręgach udział w wierceniach mniejszych przedsiębiorstw, należących do tego działu — wzrósł znacznie. Żywy udział w ruchu wiertniczym tych przedsiębiorstw, w miejscach gdzie się wiercenia opłacają, dowodzi tylko tego, że gdyby panowały lepsze warunki i lepsza opłacalność wierceń naftowych, to przedsiębiorstwa te rozszerzyłyby je z pewnością również na tereny głębsze i kosztowniejsze.

Pod wpływem ożywionego ruchu wiertniczego, produkcja w przemyśle czysto kopalnianym wzrosła w roku 1936 o 1.000 cystern w stosunku do roku poprzedniego. Przyrost więc wydobycia w przedsiębiorstwach należących do tego przemysłu, nie tylko wyrównał normalny roczny ubytek i znaczniejszy spadek w rejonie borysławskim w tym dziale, lecz dał nadto znaczną nadwyżkę. Jest to objaw wielce pocieszający i zasługujący na szczególniejszą uwagę. W wielkich natomiast obco krajowych przedsiębiorstwach, wydobycie naftowe spadło wskutek słabego ruchu wiertniczego.

Brak rentowności w przedsiębiorstwach czysto kopalnianych wskutek nie wystarczającej ceny ropy — musiałby doprowadzić powoli do dalszego uszczuplenia naszego własnego stanu posiadania w przemyśle naftowym. A to było by szkodliwe. Na wycofywaniu się tych przedsiębiorstw straciłby kraj bardzo wiele. Bo z jednej strony do eksploatacji znacznej części naszych złóż naftowych predestynowane są przede wszystkim mniejsze przedsiębiorstwa, a następnie wówczas polski przemysł naftowy dostałby się już zupełnie pod wpływ wielkich kapitałów obcych, posiadających ośrodki dyspozycyjne i odrębne interesy naftowe poza granicami kraju, nie mówiąc już o innych poważnych stratach gospodarczych.

Dopuszczenie do zupełnego wyeliminowania z przemysłu naftowego w ten czy inny sposób mniejszych kapitałów ulokowanych w przemyśle czysto kopalnianym, doprowadziłoby do utraty przez nas z czasem własnej produkcji surowcowej i do eksploatacji rynkowej naszego kraju przez obcy przemysł naftowy. Nie mielibyśmy wtedy żadnej pewności, czy kraj nasz mógłby liczyć na derywaty naftowe w chwilach najbardziej krytycznych.

Obecna sytuacja w przemyśle naftowym jest o tyle niebezpieczna, że produkcja surowcowa ustawicznie spada. Jakiekolwiek więc pogorszenie warunków musi spadek ten przyspieszać. Należy zatem, zdaniem Związku — usuwać wszystkie przeszkody wstrzymujące rozwój wydobycia surowcowego w kraju i dążyć wszelkimi siłami do powiększenia tego wydobycia przynajmniej o parę tysięcy cystern rocznie.

Z rozmów przeprowadzonych przez Związek Polskich Przemysłowców Naftowych na terenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w czasie ostatniej obniżki ceny ropy w roku 1934, o 150 zł na cysternie ropy marki borysławskiej — wynikało, że Ministerstwo uznawało cenę obniżoną za wystarczającą na razie cenę eksploatacyjną. Nie uważało jej jednakowoż za odpowiednią dla rozwinięcia ruchu wiertniczego w szerokim zakresie. Na tej podstawie Związek już wówczas był przekonany, że ówczesna zniżka będzie chwilowa i że w porze stosownej pierwotna cena podstawowa — 1.500 zł za cysternę — zostanie przywrócona. Obecnie stało się to już w przeświadczeniu Związku — naglącą koniecznością z przyczyn wyżej wskazanych.

Za zwyżką ceny ropy dla Borysławia przemawia jeszcze ta okoliczność, że złoża tamtejsze wyczerpują się systematycznie i dla-

tego eksploatacja wielu kopalń, przy obecnej cenie ropy — przestaje się tam opłacać.

Związek nie wątpi, że sprawa pomyślnych warunków rozwojowych dla kopalnictwa naftowego stanowi przedmiot najwyższej troski Rządu i dlatego zwraca się do Pana Ministra z tym przedstawieniem w nadziei, że prośba ta nie przebrzmi bez echa.

Prezydium Zarządu Z. P. P. N.

Prezes — Sekretarz

Generał Szeptycki — *J. Szlemiński*

Memoriał w sprawie rur i pożyczek na cele naftowe

Do

Pana Ministra Przemysłu i Handlu

w Warszawie

29. V. 1937 r. nr 287/JS.

Panie Ministrze!

1) **Sprawa rur wiertniczych**

Od czasu gdy wskutek zupełnego niemal wyczerpania się rur używanych, kopalnictwo naftowe musi zaopatrywać się w nowe rury wiertnicze — odczuwa dotkliwie nie tylko drożyznę tych rur, ale również niesłychanie ciężkie warunki ich dostawy. Warunki te są tak bardzo uciążliwe, że rury te stają się po prostu niedostępne dla licznych przedsiębiorstw kopalnianych. Przede wszystkim nie można ich dostać każdej chwili i trzeba je zamawiać w hucie na parę miesięcy naprzód. Następnie huta przyjmuje zamówienia nie po cenie z góry oznaczonej, lecz po takiej, jaka będzie w dniu dostawy. Żąda również złożenia przy zamówieniu 40% ceny kupna w gotówce i wyrównania gotówkowego 60% reszty równocześnie z dostawą rur do kolejowej stacji przeznaczenia. Są to warunki często nie do przyjęcia nawet dla większych i finansowo silniejszych przedsiębiorstw kopalnianych. Pośród mniejszych przedsiębiorstw czysto kopalnianych nie ma ani jednego takiego, które by mogło im sprostać.

Wyrabiająca rury wiertnicze huta „Batory", stanowi pośrednio własność państwową, a w każdym razie znajduje się pod decydującym wpływem Rządu. Fakt ten upoważnia Związek Polskich Przemysłowców Naftowych do wnioskowania, że gdyby nastąpiła rządowa interwencja w zarządzie tej huty — o udostępnienie rur wiertniczych zorganizowanym w Związku mniejszym przedsiębiorstwom czysto kopalnianym, to bardzo dzisiaj ciężkie i absolutnie niewykonalne dla tego rodzaju przedsiębiorstw warunki dostawy tych rur — dałyby się bez wątpienia znacznie złagodzić i przystosować do możliwości finansowych tych przedsiębiorstw.

Związek zwraca się zatem do Pana Ministra z prośbą o wydanie zarządzenia w celu poczynienia kroków interwencyjnych w tym właśnie kierunku. Związek nie wątpi, że interwencja taka nie pozostałaby bezskuteczna.

Gdyby warunki te miały być utrzymane nadal bez żadnej zmiany na lepsze, to miało by to dla wiertnictwa naftowego skutki niesłychanie ujemne. Liczne mniejsze przedsiębiorstwa kopalniane musiałyby w takim razie zrezygnować w wielu wypadkach z wierceń, lub co najmniej poważnie je ograniczyć. Ułatwienie natomiast tym przedsiębiorstwom zaopatrywania się w rury wiertnicze na warunkach dogodnych może przyczynić się w wysokim stopniu do znacznego ożywienia i zwiększenia naftowego ruchu wiertniczego.

Zdaniem Związku należało by umożliwić członkom Związku kupno tych rur na dogodnych warunkach kredytowych, ustalonych

w drodze bezpośrednich układów Związku z hutą przy współudziale Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Gdyby natomiast z jakichkolwiek przyczyn złagodzenia tych warunków nie dało się przeprowadzić, czego jednakowoż Związek nie przypuszcza — to należało by uruchomić na ten cel odpowiednie kredyty dla członków Związku w państwowej instytucji finansowej. Sposób zaś i warunki korzystania z tych kredytów — mogłyby być tak samo ustalone w bezpośrednich rozmowach Związku z Bankiem Gospodarstwa Krajowego również przy współudziale Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Związek przywiązuje bardzo dużą wagę do sprawy udostępnienia rur wiertniczych członkom Związku, którymi są mniejsze, w przeważającej części krajowe przedsiębiorstwa czysto kopalniane, z uwagi na jej pierwszorzędne znaczenie zarówno dla tych przedsiębiorstw, jak i dla kwestii wierceń w ogólności. Dlatego Związek jest zdania, że starania o udostępnienie tych rur powinny być prowadzone z całą energią, aż do wyczerpania wszystkich dostępnych środków dla osiągnięcia tego celu i o to Związek prosi Pana Ministra. Albowiem wszelkie utrudnienia w dostawie rur wiertniczych muszą z natury rzeczy działać ujemnie i wpływać hamująco na rozwój wiertnictwa naftowego.

Związek kładzie nadto silny nacisk na konieczność jak najrychlejszej interwencji w tej sprawie, gdyż kwestia ta należy do rzędu bardzo pilnych, wprost niecierpiących najmniejszej zwłoki.

2) **Sprawa kredytów w Banku Gospodarstwa Krajowego**

Związek zalicza również do rzędu spraw bardzo ważnych dla ożywienia ruchu naftowego — kwestię udostępnienia zorganizowanym w Związku mniejszym przedsiębiorstwom czysto kopalnianym kredytów w Banku Gospodarstwa Krajowego. Dotychczas przedsiębiorstwa te z pomocy kredytowej Banku Gospodarstwa Krajowego korzystać w szerszym zakresie nie mogły, gdyż Bank ten zajmował w zasadzie stanowisko odmowne w stosunku do potrzeb kredytowych tych przedsiębiorstw w formie i na warunkach dla nich dostępnych. Zdarza się wprawdzie, że niektóre przedsiębiorstwa kopalniane korzystają z tej pomocy w stopniu nieznacznym, lecz w formie dosyć niewygodnej, a przy tym wypadki takie należą do rzadkości i są najzupełniej odosobnione.

W wielu wypadkach sytuacja przedsiębiorstwa naftowego wymaga poczynienia niezbędnych inwestycyj bądź w celu podniesienia wydobycia naftowego, bądź też w celu usprawnienia i udoskonalenia eksploatacji. Większe sumy pieniężne od razu są również często w tych przedsiębiorstwach niezbędne na zakup nowych względnie ulepszonych urządzeń kopalnianych dla celów wiertniczych i eksploatacyjnych, przedstawiających wartość trwałą i powiększających majątek przedsiębiorstwa. W takich razach przedsiębiorstwa kopalniane znajdują się często w tego rodzaju sytuacji, że chociaż w zasadzie materialnie stać je bezpośrednio względnie ich właścicieli — na poczynienie potrzebnych większych wkładów pieniężnych w rozwój obiektu, i chociaż ich stan majątkowy oraz dochód z kopalń najzupełniej zezwalają na poniesienie kosztów podobnych inwestycyj, to jednak nie mogą ich przeprowadzić bądź wcale, bądź też w odpowiedniej porze, choćby były najbardziej potrzebne i celowe, ze względów czysto gotówkowych. Cała trudność leży w takich wypadkach w niemożliwości uruchomienia na te cele od razu większej gotówki i w braku odpowiednich źródeł kredytowych, które by ułatwiały każdocześnie rozwiązanie sprawy w sposób pozytywny. W takich sytuacjach kopalnictwo naftowe odczuwa bardzo dotkliwie brak tanich kredytów, udzielanych na nieco dłuższe terminy i na dogodnych warunkach ogólnych.

W pewnych wypadkach Bank Gospo-

darstwa Krajowego nie odmawia przedsiębiorstwom kopalnianym pomocy kredytowej, lecz na warunkach i w formie dla nich niewykonalnej. Ofiaruje mianowicie tym przedsiębiorstwom kredyt wekslowy na weksle z obrotów gospodarczych. Lecz z tego rodzaju kredytu żadne z przedsiębiorstw czysto kopalnianych korzystać nie może. Żadne bowiem z tej kategorii przedsiębiorstw — nie rozporządza wekslami kupieckimi, pochodzącymi z wymiany handlowej. Jest to zatem forma kredytu zupełnie dla tych przedsiębiorstw nieprzydatna.

Dla przedsiębiorstw czysto kopalnianych potrzebne są kredyty finansowe, udzielane im wprost na ich własne potrzeby inwestycyjne. Ale Bank Gospodarstwa Krajowego zajmuje wobec tego rodzaju kredytów stanowisko odmowne i ich nie udziela, mimo że nic w zasadzie nie stoi temu na przeszkodzie i że wszystkie argumenty przemawiają za alimentowaniem przez tenże Bank naftowych przedsiębiorstw kopalnianych w ten właśnie sposób.

Stanowisko Banku Gospodarstwa Krajowego jest tym bardziej niesłuszne, że nie rozchodzi się tutaj o pożyczki niepewne co do zwrotu, z racji których Bank ten miałby ponosić zwiększone ryzyko, lecz o kredyty, które miałyby być udzielane w warunkach zupełnego bezpieczeństwa i pewności pod tym względem. Związek bowiem ma na myśli przyznawanie na te cele kredytów wyłącznie tylko tym przedsiębiorstwom i osobom, które dawać będą pełną gwarancję zwrotu i dostarczą takiego zabezpieczenia, jakie się okaże w danym razie niezbędne i uznane zostanie przez Bank Gospodarstwa Krajowego za wystarczające w tym celu. Rozchodzi się o to, ażeby dla nieistotnych fikcyj lub ze względów czysto formalnych — naftowy przemysł kopalniany nie był pozbawiony możności korzystania z kredytów w instytucji państwowej, przede wszystkim powołanej do okazywania mu należnej pomocy finansowej — do których ma prawo na równi z każdym innym przemysłem.

Kredyty inwestycyjne w Banku Gospodarstwa Krajowego dla kopalnictwa naftowego — mogą odegrać wybitną nawet rolę w rozwoju tego kopalnictwa, rozwój ten znacznie przyspieszyć i w dużym stopniu przyczynić się do podniesienia wydobycia naftowego w kraju. A nadto stanowiłyby doskonałe uzupełnienie akcji pożyczkowej Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego, gdyż wtedy akcja ta doznałaby znacznego rozszerzenia. Siłą faktu nastąpiłby wtedy pewien podział tej akcji pomiędzy Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego i Bank Gospodarstwa Krajowego w ten sposób, że Fundusz udzielałby pożyczek na wszelkie wiercenia ryzykowne, a następnie przedsiębiorstwom słabszym na wiercenia eksploatacyjne. Bank Gospodarstwa Krajowego mógłby natomiast finansować przedsięwzięcia naftowe wyłącznie przedsiębiorstw i osób majątkowo silniejszych, na odmiennych warunkach i z całkowitym wykluczeniem wszelkiego ryzyka, pod warunkiem bezwzględnej pewności zwrotu wypłaconych, przedtem należycie zabezpieczonych — pożyczek.

Związek ogranicza się na razie d o p r o ś b y o i n t e r w e n c j ę w tej sprawie w Banku Gospodarstwa Krajowego z podkreśleniem jej ważności dla kopalnictwa naftowego. Co się zaś tyczy szczegółów i warunków pożyczkowych, to na razie Związek nie zabiera głosu w tej sprawie, gdyż jest zdania, że szczegóły te i warunki nadają się do omówienia i ustalenia w drodze bezpośrednich rozmów z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, przeprowadzonych przy współudziale Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Postulat ten zgłosił Związek Polskich Przemysłowców Naftowych na Komisji Naftowej, powołanej przez Pana Wiceministra Dra A. Rosego. Obecnie sprawę tę ponawia, gdyż w kwestii uruchomienia kredytów na potrzeby kopalnictwa naftowego są najsilniej

zainteresowane mniejsze przedsiębiorstwa czysto kopalniane, które brak tych kredytów odczuwają najbardziej. Związek prosi równocześnie o przyspieszenie interwencji w tej sprawie.

3) Sprawa stawek pożyczkowych w Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego

Bilans całorocznej działalności Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego obejmuje ilość wierceń niewątpliwie pionierskich choćby dlatego, że wszystkie te wiercenia należą do kategorii o wiele bardziej ryzykownych — wcale nie tak małą jak na nasze stosunki i dosyć mocno ograniczone możliwości pieniężne przedsiębiorstw i osób, które się ich podjęły. Lecz mimo to cyfra tych wierceń odbiega jeszcze bardzo daleko od tej, jaka jest w naszych warunkach nieodzowna dla co najrychlejszego rozwiązania naszego problemu poszukiwawczego i przygotowania pod eksploatację nowych terenów ropodajnych. Okazuje się więc, że pomoc subwencyjna Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego nie zdołała — jak dotąd — wpłynąć na o wiele żywszy i szerszy rozwój wierceń poszukiwawczych, zwłaszcza w obrębie terenów jeszcze nie odwierconych.

Przyczyna niedostateczności odkrywczego ruchu wiertniczego w oparciu o pomoc pieniężną z Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego — leży niewątpliwie w niskich stawkach subwencyjnych, stosowanych przez ten Fundusz, zupełnie nieproporcjonalnych do znacznie wyższych od normalnych — kosztów wiercenia i olbrzymiego ryzyka związanego z tego rodzaju wierceniami. Obecnie dopuszczalne stawki pożyczkowe są tak niskie, że w zestawieniu zarówno z wielkimi kosztami wierceń odkrywczych jak i z kolosalnym ryzykiem przy tych wierceniach — zasługują w zupełności na miano naprawdę nikłej pomocy z tego źródła.

Doświadczenie z rocznej działalności subwencyjno pożyczkowej Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego poucza aż nadto dobrze, że o ile pionierski ruch wiertniczy ma się rozwijać intensywnie i przybierać coraz szersze rozmiary, a także rozprzestrzeniać się na wszystkie tereny geologicznie ropodajne, to wiercenia tego typu muszą być koniecznie popierane w sposób o wiele skuteczniejszy i w stopniu wyższym niż dotychczas.

Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego wtedy tylko dopomoże do ożywienia wierceń odkrywczych w wyższym stopniu, gdy zwiększy znacznie swoje stawki subwencyjne i przystosuje je tym sposobem do rzeczywistych kosztów i wielkiego ryzyka związanego z wierceniami pionierskimi. W przeciwnym razie nie odegra większej roli w rozwoju wiertnictwa poszukiwawczego. Jeżeli pomoc z tego źródła będzie okazalsza, to wierceń tych będzie znacznie więcej niż dotychczas, i będą mogły być wówczas zakładane w miejscach właściwszych dla odkrycia nowych złóż ropodajnych.

O ile Związkowi wiadomo, to Rada Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego powzięła na ostatnim posiedzeniu w maju br. uchwałę, w której wypowiedziała się za podwyższeniem stawek pożyczkowo subwencyjnych dla ryzykownych wierceń odkrywczych — do wysokości całości kosztów rur i robocizny. Również Komisja Naftowa, powołana w wyniku zeszłorocznej konferencji grudniowej u Pana Wiceministra Dra Rosego, uznała, że wiercenia pionierskie premiować należy w skali znacznie wyższej od stawek dotychczas stosowanych.

Powołując się zatem zarówno na uchwałę Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego jak i na stanowisko Komisji Naftowej — Związek zwraca się do Pana Ministra z prośbą o zmianę rozporządzenia z dnia 26 lutego 1936 r. w kierunku podwyższającym stawki pożyczkowe dla wierceń odkrywczych do wysokości oznaczonej w uchwale Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego i przez tę Radę w tej formie zawnioskowanej, a więc do wyso-

kości pełnych kosztów robocizny i rur wiertniczych.

Postulat podniesienia stawki pożyczkowo subwencyjnej dla tego typu wierceń jest ze wszech miar usprawiedliwiony. W innych zgoła warunkach materialnych odbywa się wiercenie w obrębie kopalni już zagospodarowanej, gdzie cały szereg wydatków odpada, a najzupełniej w innych każde pierwsze wiercenie. Wtedy bowiem do ścisłych kosztów wiercenia przybywają dodatkowe wysokie koszty, związane z założeniem kopalni i wyposażeniem jej w budynki kopalniane oraz wszystkie urządzenia niezbędne dla ruchu. Często pierwsze wiercenia rozpoczynane są w znacznym oddaleniu od sieci komunikacyjnej i wtedy spada na przedsiębiorstwo ciężar budowy parokilometrowej drogi dojazdowej, co też wymaga wcale znacznych dalszych wkładów pieniężnych.

Równocześnie z podwyższeniem stawek pożyczkowych dla wierceń pionierskich, do wysokości pełnych kosztów robocizny i rur wiertniczych — należało by przeprowadzić zmianę w systemie ustalania wysokości pożyczek, a do pewnego stopnia również ich wypłaty. Dotychczas podstawę ustalania pożyczek stanowi aproksymatywny koszt rur i robocizny. Po podwyższeniu tych stawek należało by system ten w stosunku do wierceń poszukiwawczych oprzeć na rzeczywistych kosztach rur i robocizny. Ponieważ kupno rur wiertniczych wymaga od razu większej gotówki i stąd powstaje z miejsca duża trudność dla każdego takiego przedsięwzięcia wiertniczego — należało by do obecnego systemu wypłaty wprowadzić tego rodzaju zmianę, że część pożyczek, w stosunku do kosztu rur, będzie lub też może być wypłacana w całości bądź po przedłożeniu rachunku dostawcy, bądź też przekazana dostawcy rur wprost.

Podwyższenie stawki pożyczkowej Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego da nadto dwojaką jeszcze korzyść ogólną dużej doniosłości. Bez wątpienia zwiększy się wtedy znacznie dopływ kapitałów miejscowych do kopalnictwa naftowego. Po wtóre wykształcą się przy tej sposobności i przygotują do przyszłych zadań w przemyśle naftowym — świeże zastępy samodzielnych przemysłowców naftowych, na których o wiele pewniej i skuteczniej będzie można oprzeć dalszy rozwój kopalnictwa naftowego w kraju. W ten sposób Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego miałby jeszcze tę zasługę, że dopomógłby zdecydowanie do odrodzenia i powiększenia naszego własnego stanu posiadania w przemyśle naftowym. A z zdaniem Związku należy to również do zadań tego Funduszu.

4) **Sprawa przeznaczenia na Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego opłat wyrównawczych, uiszczanych przez zakłady przetwórcze**

Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego oddał już duże usługi sprawie wierceń naftowych w kraju. Wobec wyjątkowo ważnych i pilnych zadań, jakie przed Funduszem tym stoją, nie może ulegać najmniejszej wątpliwości, że wymaga on znacznego powiększenia. Tylko rozporządzając większym kapitałem, zdoła Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego odegrać poważniejszą i bardziej pożyteczną rolę w rozwoju polskiego kopalnictwa naftowego. Wtedy jedynie będzie mógł dopomóc skutecznie do rozwiązania problemu odkrywczego, gdyż mając do dyspozycji względnie przynajmniej wystarczające środki pieniężne, będzie mógł w znacznie wyższym stopniu wpływać na zakładanie nowych wierceń odkrywczych w obrębie terenów geologicznie ropodajnych, a także na zwiększenie siły potencjonalnej mniejszego przemysłu wiertniczego, co jest rzeczą również bardzo ważną.

Jest to sprawa tak istotna i tak bardzo jasna, że dłuższe rozwodzenie się na ten temat staje się zbyteczne. Z tych zatem motywów, zgodnie z intencją ustawy z dnia 18. III. 1932 r. w sprawie regulowania stosunków

w przemyśle naftowym, Związek zwraca się do Pana Ministra z prośbą o przeznaczenie opłat wyrównawczych wnoszonych przez mniejsze zakłady przetwórcze na specjalny Fundusz Naftowy do dyspozycji Pana Ministra — na powiększenie Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego.

5) **Sprawa wierceń w obrębie terenów znanych**

Poświęcając w tym memoriale tak wiele miejsca sprawie wierceń odkrywczych, Związek Polskich Przemysłowców Naftowych nie chciałby być zrozumiany w ten sposób, że dziedzina wierceń w obrębie terenów znanych — powinna być pozostawiona własnemu losowi i znaleźć się poza ramami działalności pożyczkowej Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego. Przeciwnie, Związek podtrzymuje nadal w całej rozciągłości swoje pierwotne stanowisko w tej sprawie, że wiercenia te powinny być również w dalszym ciągu wspierane materialnie przez ten Fundusz, gdyż w obecnej sytuacji naftowej przedstawiają tak samo znaczenie problemowe wielkiej wagi. Liczne mniejsze przedsiębiorstwa wiertnicze nie mogą żadną miarą obejść się bez dogodnej pomocy pożyczkowej w początkowej fazie rozwoju. Bez tej pomocy wiele wierceń musiałoby odpaść i wiele przedsiębiorstw upaść. A Związek uważa, że ograniczenie wierceń nie leży absolutnie ani w interesie rodzimej produkcji naftowej, ani też w interesie kraju. Związek wyznaje pogląd wręcz przeciwny, który niewątpliwie jest słuszny, że wszelki ruch wiertniczy należy znacznie zwiększyć.

W zakończeniu Związek prosi Pana Ministra o przychylne ustosunkowanie się do wszystkich spraw wyszczególnionych w tym memoriale i w nim uzasadnionych.

Prezydium Zarządu Z. P. P. N.

Prezes *Generał Szeptycki* — Sekretarz *J. Szlemiński*

MOTORYZACJA

Sprawa motoryzacyjna, mimo pewnej widocznej poprawy na tym odcinku — nie przestaje w dalszym ciągu zajmować umysłów. I całkiem słusznie, bo jakkolwiek posunęliśmy się w motoryzacji nieco naprzód, to jednak do rozwiązania tego problemu i już nie do pełnej, ale bodaj do jako tako wystarczającej motoryzacji — jest nam jeszcze bardzo daleko.

Z wielu względów proces motoryzacyjny posuwa się u nas bardzo powoli naprzód. Obok wciąż wysokich cen wozów, niewspółmiernych zupełnie do naszej zamożności, obok wielu braków i dokuczliwości na tym polu — prawidłowy i szybszy rozwój motoryzacji hamuje w wysokim stopniu całkiem rozpaczliwy stan naszych dróg i miejscami brak zupełny arteryj komunikacyjnych. W parze więc z rozwojem motoryzacji musi iść rozbudowa i udoskonalenie sieci drogowej. Dopóki nie wyjdziemy z naszych bezdroży — nie osiągniemy pełni życia gospodarczego i cywilizacyjnego. Słusznie więc panuje ogólne przekonanie, że w obecnej chwili motoryzacja i budowa dróg stanowią u nas punkt wyjściowy dla ożywienia gospodarczego prawie na całej linii.

Doceniając w całej pełni wagę problemu motoryzacyjnego i drogowego dla podniesienia gospodarczego kraju — opinia publiczna coraz żywiej interesuje się tymi sprawami i coraz natarczywiej domaga się ich pełnego rozwiązania. O sprawach tych pisał ostatnio krakowski „Ilustrowany Kurier Codzienny".

Wóz i droga

W nr 90 z dn. 2. IV. br. dziennik ten w artykule pod powyższym tytułem, opisuje

początki rozwoju komunikacji i jej wpływ od zamierzchłych czasów — na postęp cywilizacyjny i gospodarczy narodów, po czym czytamy:

„W krótkim okresie połowy wieku samochód wywiera olbrzymi wpływ na dalszą linię rozwoju narodów. Postęp komunikacji, kultury i dobrobytu staje się widoczny w państwach posiadających najliczniejsze tabory samochodowe. Samochód staje się synonimem niezależności poszczególnego obywatela. Silniejsze kraje budują samochody w milionach sztuk rocznie. Ilość samochodów w stosunku do liczby mieszkańców wykazuje ogromne nasycenie taboru, a gdzieniegdzie cena samochodu dochodzi do wysokości miesięcznego zarobku dobrego rzemieślnika.

W innych krajach — całe nastawienie polityki gospodarczej zmierza do tego, aby stworzyć samochód dostępny w cenie dla każdego niemal zarobkującego. Równocześnie zaś państwa stwarzają nowe podstawy dla ułatwienia pracy samochodom. Przede wszystkim więc mimo olbrzymich nieraz ofiar, rozbudowują sieć drogową, będącą głównym warunkiem rozwoju komunikacji samochodowej. Powstają wielkie szosy i autostrady.

Nie tu miejsce na wspominanie, że w historii naszego kraju — zagadnienie dróg i kwestia komunikacji — nigdy nie stały na odpowiednim poziomie. Nie mówimy o przeszłości, ale aktualną jest chwila dzisiejsza, gdy padło hasło, aby podciągnąć Polskę wzwyż, gdy inwestujemy i gdy stwarzać mamy nowe ośrodki przemysłu. Wszystkie te hasła w niedostatecznej mierze ujmują sprawę bodaj najważniejszą — sprawę dróg. Budujmy najszybciej drogi i motoryzujmy kraj — tu leżeć winno sedno sprawy!

Budujmy drogi — bo w Polsce jesteśmy w tej dziedzinie najbardziej zaniedbani. Przecież drogi to własność i użytkowanie całego narodu. Drogi wymagają pracy największego zastępu bezrobotnych. Materiał drogowy mamy w kraju w dowolnej ilości, a jego wyrób dla potrzeb budownictwa drogowego — także zmniejszy bezrobocie. Budujmy drogi — bo dobrobyt 70 proc. ludności (rolników), jest ściśle związany z dobrą komunikacją. Budujmy drogi, bo są one bronią na wypadek potrzeby dziejowej. Połączyć Polskę „A" z Polską „B" i stworzyć jeden silny kraj — możemy głównie przez budowę dróg nowoczesnych.

Dziś niestety — już małe roztopy wiosenne powodują przerwę w komunikacji na najważniejszych szlakach, łączących główne miasta ze sobą. Na ważnych odcinkach grzęzną samochody po osie. Wozy pożarnicze, śpieszące do katastrofy ogniowej, wyciąga się na drogach wołami z błota... Do największego uzdrowiska w Polsce buduje się drogę już przez pięć lat, a postęp tej roboty wskazuje, że w tym tempie budowana droga nierychło będzie ukończona. Jeden choćby wyraz „Zakopane" wystarcza, aby określić cały rozpaczliwy stan naszej sprawy drogowej, a „wyrazów" takich jest... wiele.

Stwierdzić zaś musimy, że sprawa rozbudowy dróg ciągle jeszcze nie ma u nas pełnego zrozumienia, że ciągle jeszcze nie ma swojego orędownika. Dotacje na budownictwo drogowe nie wystarczają nawet na utrzymanie obecnego stanu posiadania, który jest bardzo mizerny wobec naszego stanowiska i dorobku na inych polach rozwoju kulturalnego ludzkości. Zapomniano przez całe lata o tym, że drogi powinny być podstawą programu inwestycyjnego, że rozbudowa dróg — siłą faktu — stworzyłaby samorzutnie cały szereg dalszych inwestycyj, że znalazłaby się praca dla setek tysięcy bezrobotnych.

Budownictwo drogowe, przy użyciu materiałów wydobytych w kraju i obrobionych polskimi rękami, rozwiązałoby w sposób najkompletniejszy sprawę motoryzacji kraju. Równocześnie zaś ożywiłby się przemysł, gdyż każdy samochód potrzebuje wielu wytworów innych działów produkcji. Drogi w Polsce są dziś zagadnieniem pierwszoplanowym! Podciągnąć Polskę wzwyż można tylko przez silną akcję inwestycyjną, a w niej budowa dróg powinna zajmować główne miejsce."

Drogi i jeszcze raz drogi

W artykule tym (nr 111 z dn. 23. IV. br.) słusznie dopatruje się w niemożliwym stanie naszych dróg — hamulca motoryzacji:

„...Warunkiem tym jest sprawa drogowa. Przed rokiem twierdziliśmy, że motoryzacja to nie jest jedna tylko fabryka krajowa. Dziś twierdzimy, że motoryzacja to nie jest tylko produkcja samochodów w kraju, ale jest możność pracy samochodem.

Tej możności zaś w pierwszym rzędzie stoi na przeszkodzie stan naszych dróg. Sprawę tę, pominięto niemal zupełnie przy stwarzaniu programu rozbudowy Polski i opracowywaniu planu inwestycyjnego. A przecież nie może być ona pominięta! Nie można przy urzeczywistnianiu planu inwestycyjnego przejść obojętnie obok zagadnienia drogowego.

Jeżeli wielki program inwestycyjny ułożony na całe lata naprzód ma przynieść potrzebny sukces. to pierwsze kroki w jego zakresie muszą stworzyć najpierw podwaliny rozwoju, na których dopiero później wzniesie się zrąb właściwej budowy. Tą podwaliną powinien być przede wszystkim program drogowy. Z jakiegokolwiek punktu widzenia podejdziemy do tej sprawy — wszystko przemawiać będzie za rozwiązaniem kwestii drogowej w pierwszej mierze. Urzeczywist-

nienie postulatu rozbudowy naszej sieci drogowej jest najbardziej konieczne, gdyż przyniesie korzyści całemu państwu, całemu społeczeństwu i każdej jednostce.

Bardzo łatwo jest udowodnić powyższe twierdzenie. Dobra sieć drogowa łączy państwo w jedną całość. W Polsce do niedawna rozdzielonej na trzy odrębne części gospodarcze — sprawa ta jest szczególnie doniosła. Przy dobrej drodze znikają odległości między ośrodkami a centralą, jak również odległości między poszczególnymi ośrodkami dzielnicowymi. Dziś ośrodki te połączone są takimi drogami, na których komunikacja samochodowa na większą skalę jest prawie niemożliwa.

Trzeba się liczyć z tym, że samochód prawie zawsze wyszukuje sobie nowe tereny dla pracy. Widoczne to jest choćby na nowo powstałych odcinkach dróg. Trzeba dodać, że dobre drogi zniwelowałyby niemal natychmiast istniejące ciągle jeszcze różnice dzielnicowe. Problemowi temu nikt nie może odmówić ogólnopaństwowej ważności.

Następnym argumentem przemawiającym za rozbudową dróg, jest ogólnie znana prawda, że tworzy się pracę dla dużej ilości bezrobotnych i to w pierwszym rzędzie robotników niewykwalifikowanych, których jest najwięcej, a dla których najtrudniej jest znaleźć zajęcie w innych działach. Bezrobotni znajdują pracę przy budowie dróg w miejscach stałego zamieszkania — jest to wzgląd doniosły.

Cały materiał potrzebny do budowy dróg znajduje się w Polsce. Poza niewielkim wydatkiem na pierwsze urządzenia maszynowe nie wywozi się niemal zupełnie kapitałów za granicę. Następuje ożywienie w wielu działach życia gospodarczego. Czy to fabryki cementu, czy wydobycie kamienia lub piasku, czy to huty żelaza, lub fabryki konstrukcyj metalowych — wszystko wymaga wielu rąk roboczych. Tworzą się nowe ośrodki wzdłuż dróg, powstaje nowe życie. Koszty przewozu maleją, rodzi się inicjatywa nowych budowli, powstają całe osiedla itp.

Przy żadnych innych inwestycjach dobrodziejstwa te nie są do uzyskania na tak wielką skalę. Żadne nowe ośrodki przemysłowe stworzone przed rozbudową dróg, nie mogą dla społeczeństwa i kraju przynieść tyle korzyści, co sama budowa dróg. Siłą faktu, opierając się na istniejącej i dobrze rozbudowanej komunikacji drogowej — powstaną w korzystnych komunikacyjnie ośrodkach nowe przemysły, niezbędne dla zaspokojenia potrzeb społeczeństwa dźwigniętego przez rozbudowę dróg i możliwości zarobków. Powstaną nawet bez inicjatywy „odgórnej".

Przede wszystkim więc należy rozbudować podstawy. Stwórzmy nareszcie racjonalny plan rozbudowy dróg zgodny z planem inwestycyjnym i na nim oparty. Rozbudowa dróg jest podstawowym czynnikiem państwa w każdym kierunku. Budowa dróg daje najwięcej pracy najszerszemu ogółowi, a w obecnych warunkach — najwięcej korzyści. Droga jest własnością państwa i majątkiem każdego obywatela."

Najpotężniejszy hamulec motoryzacji

W artykule pod powyższym tytułem (nr. 139 z dn. 21. V. br.) oświetla w dalszym ciągu sprawę drogową:

„...W całej bowiem Polsce z wyjątkiem może dwóch — trzech województw, drogi są tak złe, że o większym nasileniu i wzmożeniu parku samochodowego nie może być mowy. Zły stan dróg w Polsce jest najsilniejszym hamulcem motoryzacji. W stanie tym tkwi niebezpieczeństwo grożące tym, że nasz park samochodowy osiągnie rychło najnieodzowniejszą liczbę pojazdów, po czym dalszy jego rozwój zostanie wstrzymany. O nieprawdopodobnych wprost warunkach, w jakich pracować musi nowy samochód na naszych drogach, wiadomo powszechnie. Wiadomości jednak o tym docierają stosunkowo rzadko na łamy prasy, gdyż przeraźliwe nasze bolączki drogowe są tak ogólnie znane, że niemal przyzwyczajono się do nich.

Oczywiście — zrezygnowane poniechanie skarg na bolączki drogowe nie jest bynajmniej korzystne. Skargi, choćby beznadziejne, muszą być ciągle wnoszone przez wszystkich tych, którzy mają jakąkolwiek styczność z naszą drogą i cierpią z powodu złego jej stanu. Inaczej uzna się milcząco, że katastrofa drogowa jest nie do opanowania i że trzeba zadowolić się obecnym tak fatalnym stanem sieci szosowej.

Bywa, że problemy drogowe rozstrzygane są u nas przez ludzi, którzy na własnej skórze nie odczuwają bynajmniej przykrych stosunków drogowych istniejących w całym kraju. Sprawy te bowiem rozważane są w centralnych urzędach, a przecież ogólnie wiadomo, że Warszawa ma już wszystkie nowocześnie wybudowane wyjścia drogowe ze stolicy. Kilkaset kilometrów doskonałych szos stwarza łatwo złudzenie, że i gdzie indziej jest w porządku. Ponadto inspekcje i objazdy odbywa się zwykle u nas dobrymi pojazdami, które stosunkowo najmniej pozwalają odczuwać w jak rozpaczliwym stanie znajduje się droga na danym odcinku.

Z dotychczasowego doświadczenia oraz z przebiegu dyskusji prowadzonej nad sprawą motoryzacyjną w całym szeregu dzienników, wiemy dowodnie, że tylko ciągłe i ustawiczne wertowanie tej sprawy może zwrócić na nią dość dosadnie uwagę. Dlatego też ciągle wracamy do sprawy drogowej i ciągle twierdzimy, że także i w tym dziale musi ko-

niecznie nastąpić zmiana polityki — gdyż tak dalej być nie może.

Na odcinku drogowym uniknąć trzeba tej analogii, z jaką mieliśmy do czynienia w czasie motoryzacyjnej kampanii. Tam dopiero u dna nędzy i kryzysu nastąpiło zrozumienie i nawrót. Ponieślibyśmy niewątpliwie dużo mniejsze straty, gdyby nawrót ten uczyniony był wcześniej.

W akcji motoryzacyjnej dosadne informowanie o pogarszaniu się stosunków było stosunkowo łatwe. Można było operować cyframi i faktami oraz wskazywać na upadek liczbowy w danych okresach. Można było z tego wszystkiego wysuwać logiczne wnioski. Natomiast w sprawie drogowej trudno jest operować czynnikami podobnymi. Dostęp do statystyki drogowej nie jest łatwy, a zresztą nie daje ona prawie nigdy należytego obrazu. W każdym razie kto tylko ma styczność z naszymi drogami, ten widzi, że w ciągu ostatnich lat upadek na tym odcinku jest ustawiczny.

Przy dalszym tolerowaniu obecnej sytuacji drogowej grozi, że w znacznej części kraju będzie bezdroże. Grozi także, że obecne zaczątki motoryzacji zostaną zaczątkami bez nadziei na lepszą przyszłość.

W jaki sposób dobra droga może oddziałać na inne gałęzie życia gospodarczego, jak ona stać się może motorem ogólnego rozwoju, przykład tego widzimy obecnie w województwie krakowskim. Województwo to, z wszystkich województw Polski „A" ma z pewnością najgorsze drogi. A jednak gdy tylko w województwie tym otwarto wczesną wiosną nową drogę asfaltową między Krakowem a Katowicami — sytuacja na tym odcinku uległa ogromnej zmianie na korzyść.

Czym jest ta droga — choć łącząca tylko dwa miasta wojewódzkie — przekonać może każdego krótka wycieczka samochodowa na ten odcinek. Zapanowało tu obecnie zupełnie inne życie komunikacyjne, niż na wszystkich innych drogach województwa, życie od wielu lat nieobserwowane. Samochód za samochodem z Górnego Śląska lub Zagłębia Dąbrowskiego mknie po tej szosie do Krakowa. W dni świąteczne można policzyć setki wozów, jadących w obu kierunkach.

Od dawna już nie widziano w dnie powszednie samochodu ciężarowego na tym odcinku. Teraz jednak kursuje ich sporo ku zadowoleniu ludności. Kursuje mnóstwo motocykli i bardzo znaczna ilość rowerów, na których pracujący zdążają do swych siedzib, czy też warsztatów pracy. Wzdłuż całej drogi rośnie wartość gruntów, powstają plany osiedli i week-endowych siedzib. Ruch wymienny między dwoma województwami nabiera na tej drodze żywotności dawniej zupełnie nieznanej. Wymiana towarów jest szybsza i intensywniejsza. Wzajemne odwiedzanie mieszkańców obydwu miast znacznie częstsze niż przedtem, pomaga niezwykle do zniwełowania różnic dzielnicowych. Wszystko to i wiele jeszcze innych momentów korzystnych dała w wyniku budowa tej jednej jedynej drogi.

Zwróciliśmy na powyższy fakt nieco szerszą uwagę, gdyż poucza on i daje dowód ile drobodziejstw przynosi danej połaci kraju dobra droga. I dlatego raz jeszcze zaznaczyć musimy, że jeżeli program inwestycyjny ma podciągnąć Polskę wzwyż, to musi on być oparty na szerokim planie rozbudowy dróg.

Zły stan dróg jest hamulcem motoryzacji kraju. W równej mierze przeszkadza on we wszystkich głównych działach motoryzacji, a więc zarówno w dziale samochodów osobowych, jak ciężarowych, jak wreszcie autobusów. Z trzech tych działów najlepiej stosunkowo rozwija się ten, w którym zniesiono wreszcie niedawne ograniczenia. Jest to dział samochodów ciężarowych, tak prywatnych, jak też pracujących zarobkowo przez koncesje. Także jednak i ten dział cierpi niezwykle z powodu złego stanu dróg. Jeszcze gorzej wpływają złe warunki szosowe na możliwość powiększenia parku samochodów osobowych. Najgorzej wreszcie rozwija się w obecnej chwili dział autobusowy, gdyż ten prócz złych dróg, natrafia jeszcze na inne ogólnie znane przeszkody.

Nie raz i nie dziesięć razy omawialiśmy zagadnienie drogowe na naszych łamach. Wielkie tworzywo dobrobytu gospodarczego, jakim jest odpowiednia sieć drogowa, nigdy nie miało w Polsce tego uznania, na jakie zasłużyło. Czas najwyższy, aby przy zmianie poglądów na działalność inwestycyjną, uwzględnić w najszerszej mierze zagadnienie drogowe. Tylko równomierna rozbudowa dróg, a przez nie równomierna rozbudowa gospodarcza całej Polski mogą podciągnąć cały kraj, potęgując możliwości życia i wzmacniając jego siłę."

ZAGRANICA

Sytuacja rynkowa za granicą

(Service d'Informations Pétrolières, Londyn). Trwająca od połowy marca br. poprawa sytuacji na głównych rynkach amerykańskich, uwydatniła się w tygodniu, który minął 3. IV. br., w stopniu jeszcze wyraźniejszym.

W przeciwieństwie do mocnej tendencji w handlu benzyną, nastąpiło na rynkach Mid Continent'u ponowne osłabienie w tym czasie w olejach ciężkich. Jednakowoż w cenach tych produktów nie zaszły widoczne zmiany. Cena benzyny wzrosła jedynie z powodu podwyżki płac. Zanotowano znaczny wzrost spożycia i dalszy pomyślny rozwój sytuacji rynkowej. Jednakowoż ponowna zwyżka ceny benzyny nie była już brana pod uwagę.

Na rynkach Gulf'u panowało w powyższym tygodniu duże ożywienie. Lecz i tam ceny na ogół nie uległy zmianom. Wskutek zmniejszonego zapotrzebowania spadła jedynie cena nafty i oleju gazowego. Sytuacja na nowojorskim rynku smarowym kształtowała się pomyślnie przy niezmienionym poziomie cen.

Na rynkach rumuńskich spadły ponownie ceny olejów ciężkich z wyjątkiem oleju palnego. Główną przyczyną tego były trudności eksportowe do Austrii i Niemiec.

W tygodniu następnym sytuacja na amerykańskich rynkach naftowych rozwijała się w sposób rokujący jak najlepsze nadzieje na przyszłość. Między podażą a popytem na główniejsze produkty — panowała równowaga. Zapasy kształtowały się proporcjonalnie do potrzeb bieżących i przewidywanych na przyszłość. Ze względu na spodziewany w ciągu najbliższych miesięcy wzrost spożycia rynkowego — panowała tendencja do zwiększenia wydobycia surowcowego. W tym stanie rzeczy, ze względu na szczupłe zapasy ropy w rafineriach, podwyżka ceny surowca stała się niemal nieunikniona.

W powyższym tygodniu sytuacja na rynkach Mid Continent'u kształtowała się najzupełniej pomyślnie. Nastąpił wzrost cen rafineryjnych.

Na rynkach Gulf'u zanotowano jedynie spadek ceny nafty świetlnej. Ceny benzyny utrzymywały się na poziomie niezmienionym. Poprawiła się cena oleju gazowego.

Na rynkach rumuńskich sytuacja w tym czasie uległa ogólnemu osłabieniu. Wyjątek stanowił jedynie olej palny. Przeciętne dzienne wydobycie wynosiło w tygodniu sprawozdawczym 20.000 ton. W marcu br. wydobyto ogółem 620.000 ton ropy.

W późniejszym z kolei tygodniu, od 10—17. IV. br., na rynkach Gulf'u zwyżkowała cena benzyny przeciętnie 0.125 ct. Z notowań tych wynika, że cena benzyny osiągnęła w tym czasie poziom najwyższy od roku 1930. W tym samym stopniu podniosła się cena oleju gazowego. Na rynkach w Nowym Jorku w sprzedaży smarów — nie zaszły żadne zmiany. Panowała tendencja mocna i zapotrzebowanie było zupełnie zadowalające.

Na rynkach Mid Continent'u nastąpiła w dotyczącym tygodniu wyraźna poprawa w sprzedaży benzyny. Ceny jej nie uległy wprawdzie żadnym w tym czasie zmianom, lecz oczekiwano przystosowania ich do podniesionej ceny ropy. W handlu naftą panowała tendencja mocna, wskutek zapotrzebowania na nią w rolnictwie do popędu traktorów. W większości wypadków ceny olejów ciężkich utrzymały się na poprzednim poziomie pod wpływem dość znacznego jeszcze zapotrzebowania na nie.

Sytuacja natomiast na rynkach rumuńskich pozostawiała bardzo wiele do życzenia. W przeciwieństwie do pomyślnego rozwoju stosunków na rynkach amerykańskich, stosunki rynkowe rumuńskie układały się raczej niepomyślnie, mimo że produkcja ropy naftowej jest tam w dalszym ciągu nieproporcjonalna w stosunku do potrzeb. Eksport osłabł. Trudności płatnicze w różnych krajach wniosły duży niepokój do rumuńskiego przemysłu naftowego i uniemożliwiają temu przemysłowi wyzyskanie w pełni pomyślnej koniunktury na światowych rynkach naftowych. Wobec tych trudności cena ropy rumuńskiej spadła.

W tygodniu kończącym się 24. IV. br. sytuacja na amerykańskich rynkach naftowych kształtowała się w dalszym ciągu bardzo pomyślnie. Krajowa sprzedaż naftowa rozwijała się w tym czasie w sposób zupełnie zadowalający. Eksport zaś przeszedł wszelkie oczekiwania. Z obserwacji sytuacji rynkowej należało wnosić, że dla amerykańskiego przemysłu naftowego nadszedł dłuższy okres pomyślnej koniunktury. Wydobycie surowcowe i przeróbka rafineryjna w Stanach doszły do poziomu bardzo wysokiego. Świadczy to niezbicie o wzroście spożycia naftowego tamże.

Na rynkach Mid Continent'u zwyżkowała ponownie w powyższym tygodniu cena benzyny o 0.06 ct. na galonie. Lecz notowania rafineryjne dla benzyn wysokogatunkowych były minimalnie zaledwie wyższe od analogicznych notowań zeszłorocznych, chociaż cena ropy zwyżkowała przeciętnie o 12 ct. na baryłce w stosunku do czasu ówczesnego. Jeśli warunki rynkowe z trzeciego tygodnia kwietnia br. w niczym się nie zmienią, to cena benzyny, a nie jest wykluczone że i innych produktów — z pewnością wzrośnie.

Na rynkach Gulf'u zapotrzebowanie na olej gazowy było w tym czasie bardzo duże. W sprzedażach benzyny nie zaszły żadne zmiany, spadła natomiast nieco cena nafty świetlnej. Na uwagę zasługuje wzrost ceny oleju palnego nr 6, fob Nowy Jork z 1.20—1.30 dol. am. na 1.20—1.50 dol. am. za baryłkę. W Nowym Jorku podrożały jedynie oleje pensylwańskie o 0.50 do 1 ct. na galonie.

Na osłabienie rumuńskich notowań rynkowych wpłynęło decydująco wstrzymanie wywozu naftowego do Austrii i Węgier, a również znacznie mniejszy wywóz do Niemiec. Przeciętne dzienne wydobycie rumuńskie wynosiło w dotyczącym tygodniu — 20.200 ton. W marcu br. wydobyto ogółem surowca 629.524 ton, podczas gdy w tym samym miesiącu w roku ubiegłym — 714.260 ton. Nastąpił więc znaczny spadek rumuńskiego wydobycia surowcowego.

Przeciętna dzienna produkcja Stanów Zjednoczonych wynosiła w czasie od 28. III. br. do 24. IV. br. — 3,451.572 baryłek, podczas gdy w poprzednim czterotygodniowym okresie — 3,351.860 baryłek. Dzienne dostawy do rafineryj wynosiły w powyższym okresie sprawozdawczym przeciętnie 3,047.500 baryłek, tj. o 27.144 baryłek więcej, niż w poprzednich czterech tygodniach. W dotyczącym 4-tygodniowym czasokresie całość zapasów benzyny zmniejszyła się o 1,233.000 baryłek i wynosiła z końcem tego czasokresu — 82,303.000 baryłek. Równocześnie spadły rafineryjne zapasy benzyny z 53,079.000 na 52,783.000 baryłek.

W czasie od dnia 10 marca br. do dnia 26 maja br. ceny rumuńskie kształtowały się następująco w sh złotych fob Constanza:

10. III. — benzyna lekka 65/6 sh, benzyna ciężka 55/6 sh, nafta 48/ —sh, olej gazowy 41/6 sh — za tonę.

17. III. — benzyna lekka 65/— sh, benzyna ciężka 55/7 sh, nafta 48/— sh, olej gazowy 41/6 sh — za tonę.

24. III. — benzyna lekka 64/6 sh, benzyna ciężka 56/5 sh, nafta 47/6 sh, olej gazowy 41/6 sh — za tonę.

31. III. — benzyna lekka 64/— sh, benzyna ciężka 55/8 sh, nafta 46/9 sh, olej gazowy 43/9 sh — za tonę.

7. IV. — benzyna lekka 62/6 sh, benzyna ciężka 54/10 sh, nafta 46/5 sh, olej gazowy 43/7 sh — za tonę.

14. IV. — benzyna lekka 60/9 sh, benzyna ciężka 53/9 sh, nafta 46/1 sh, olej gazowy 42/2 sh — za tonę.

21. IV. — benzyna lekka 60/— sh, benzyna ciężka 54/— sh, nafta 46/— sh, olej gazowy 42/— sh — za tonę.

28. IV. — benzyna lekka 58/6 sh, benzyna ciężka 52/6 sh, nafta 45/6 sh, olej gazowy 41/— sh — za tonę.

5. V. — benzyna lekka 58/6 sh, benzyna ciężka 52/6 sh, nafta 45/9 sh, olej gazowy 41/9 sh — za tonę.

12. V. — benzyna lekka 58/— sh, benzyna ciężka 52/6 sh, nafta 44/6 sh, olej gazowy 42/— sh — za tonę.

19. V. — benzyna lekka 58/6 sh, benzyna ciężka 53/— sh, nafta 44/6 sh, olej gazowy 42/6 sh — za tonę.

26. V. — benzyna lekka 58/— sh, benzyna ciężka 52/6 sh, nafta 43/6 sh, olej gazowy 42/6 sh — za tonę.

Spadek wydobycia i wyczerpywanie się złóż rumuńskich

„Tägliche Berichte" w nr 86 z dn. 5. V. br. powtarza za „Ost. Volkswirt." następujące uwagi na temat perspektyw rumuńskiego przemysłu naftowego: W toku obrad światowej konferencji naftowej poruszono również sprawę rezerw naftowych i zwrócono uwagę na ich wyczerpywanie się. Prezydent Anglo-Iranian Oil Cy, Sir John Cadman dał wyraz obawom, że znane rezerwy naftowe nie wystarczą na zbyt długo, i że prawdopodobnie grozi ich wyczerpanie się w ciągu najbliższych lat 20. Ewentualność ta skłania go do głębszego zainteresowania się sprawą fabrykacji zastępczych materiałów pędnych z węgla kamiennego.

W Rumunii przemysł naftowy stanowi podstawę życia gospodarczego. Dlatego ewentualność wyczerpania się tamtejszych złóż ropodajnych ma tak wielkie i zasadnicze znaczenie dla tego kraju i przedstawia dlań problem pierwszorzędnej doniosłości. Mimo wytężonego ruchu wiertniczego w roku 1936, dzienne wydobycie Rumunii spadło. Podczas gdy w czerwcu 1936 r. wydobywano dziennie surowca naftowego 2.550 wagonów (à 10.000 t), to w lutym br. już tylko — 1.950 wagonów.

W Rumunii przemysł naftowy stanowi podnaftowych — rezerwy naftowe dzieli się na znane, prawdopodobne i możliwe. Na podstawie przeprowadzonych badań obliczono, że na znane i prawdopodobne rezerwy przypada tam około 6.100 ha, zaś na każdy hektar — 10.000 t ropy naftowej. Znaczyło by to, że rumuńskie złoża naftowe zawierają obecnie 61 milionów ton ropy. Ponieważ wedle obliczeń Związku Inżynierów Górniczych — podziemne rezerwy naftowe Rumunii wynosić miały w roku 1931 — 111,11 milionów ton, to jak się okazuje spadły przez ten czas o 65 milionów ton. Gdyby więc roczne wydobycie utrzymywało się tam w dalszym ciągu na poziomie z roku 1936, tj. na wysokości 8,7 milionów ton, to rezerwy te wystarczyłyby Rumunii zaledwie na 6 lat. Z tego wynika, że Rumunia stoi w obliczu konieczności odkrycia jak najrychlej nowych rezerw terenowych, i że jest to zadanie dla niej bardzo pilne.

Na przypuszczalne zapasy ropne w obrębie Walachei przypada 6.000 ha, na Bukowinie — 200.000 ha. Lecz na razie nic pewnego co do zawartości tych terenów powiedzieć nie można, gdyż dotychczas nie przeprowadzono tam żadnych badań geologicznych. Prace poszukiwawcze utrudnia w wysokim stopniu znaczny koszt wierceń, który przy jednym otworze dochodzi do 20 milionów lei.

Wobec tego, że znowelizowana ustawa górnicza postawiła w gorszej sytuacji zatrudnione w rumuńskim przemyśle naftowym przedsiębiorstwa zagraniczne — towarzystwa te zwróciły się do rządu tamtejszego z żądaniem zrównania ich w prawach z przedsiębiorstwami krajowymi oraz zwolnienia ich z dodatkowych obciążeń i od te-

go uzależniają dalsze inwestycje w wiercenia poszukiwawcze, idące w setki milionów lei.

Jak wielkie ryzyko związane jest z wierceniami poszukiwawczymi najlepszym dowodem tego jest fakt, że na 22 wierceń w obrębie terenów przypuszczalnie ropodajnych — przypada 16 zupełnie suchych, reszta zaś dała produkcję tak nieznaczną, że jej eksploatacja absolutnie się nie opłacała.

Wiele obiecywano sobie po badaniach terenów przypuszczalnie naftowych — Dambovitza, Buzau i Prahova. Lecz mimo wieloletnich wysiłków i licznych wierceń poszukiwawczych — nie natrafiono tam, a więc i nie odkryto dotychczas zupełnie — zasobniejszych horyzontów ropnych.

Znane i prawdopodobne rumuńskie podziemne rezerwy naftowe skończą się już wkrótce, gdyż 99% obecnego wydobycia surowcowego pochodzi ze złóż z wysoką lecz krótkotrwałą produkcją. Jeżeli więc w najbliższym czasie nie zostaną tam odkryte całkiem nowe i obfite złoża ropodajne, to Rumunia nie tylko nie zwiększy swego wydobycia naftowego, lecz nie będzie nawet w stanie utrzymać go na dotychczasowym poziomie.

Los meksykańskiego przemysłu naftowego, gdzie wydobycie surowcowe spadło w latach 1921—1933 z 25,50 milionów ton na 5,12 milionów ton, a dalej sytuacja w polskim przemyśle naftowym, gdzie wydobycie naftowe spadło z 2,05 milionów ton w roku 1909, na 0,51 milionów ton w roku 1933 — powinny stać się dostatecznie silną przestrogą dla rządu i przemysłu rumuńskiego.

Ponieważ wielkie światowe koncerny naftowe, stojące za rumuńskimi towarzystwami: Astra, Steaua i Romana - Americana — natrafiły w Iraku, na wyspach Bahrein i w Południowej Ameryce na wyjątkowo bogate złoża ropne, dlatego mniejsze odkrycia rumuńskie nie przedstawiają dla tych koncernów większego znaczenia.

Spadek rumuńskiego wydobycia naftowego pochodzi przede wszystkim z wyczerpywania się terenów położonych w okolicach Bucsani, które w połączeniu z innymi terenami, odwierconymi w ostatnich latach — stanowią główna podstawę eksploatacyjną rumuńskiego przemysłu naftowego. Nadzieje pokładane w odkryciu nowych, bogatych w surowiec pól naftowych w Rumunii, dotychczas nie ziściły się. Przez ustawiczny spadek wydobycie rumuńskie dochodzi już do tak niskiego poziomu, że pod wpływem dobrej światowej koniunktury ceny ropy rumuńskiej podnoszą się do poziomu rekordowego w porównaniu z latami ubiegłymi. Podczas gdy w okresie kryzysowym Rumunia podwyższyła swoje wydobycie naftowe i wyzyskała wzrost cen naftowych, to obecnie nie może już przez podniesienie cen nadrobić strat, pochodzących wskutek spadku wydobycia.

W ostatnich latach został rozbudowany bardzo silnie rumuński przemysł rafineryjny. Wskutek zwiększenia się ogólnej liczby zakładów przetwórczych, nastąpił wzrost zapotrzebowania surowcowego do przeróbki. Obecnie z jednej strony spadek wydobycia, z drugiej zaś równoczesny wzrost liczby rafineryj — działa na zwyżkę cen ropy. W tych warunkach w lepszej sytuacji znajdują się przedsiębiorstwa wydobywcze, niż rafineryjne. Stosunki w przemyśle czysto rafineryjnym układają się wskutek tego coraz gorzej i nie można liczyć na ich zmianę na lepsze przynajmniej tak długo, jak długo zakłady przetwórcze nie zostaną wyposażone w nowoczesne urządzenia techniczne oraz w instalacje krakowe do przeróbki olejów opałowych.

Długo jeszcze rumuński przemysł czysto rafineryjny będzie musiał zmagać się z trudnościami i walczyć o rentowność dla tej gałęzi przemysłu naftowego.

Obecne położenie przemysłu naftowego w Z. S. R. R.

,,Tägliche Berichte" w nr 77 z dn. 22. IV. br. pisze: Przemysł naftowy należy do kategorii kluczowych w Z. S. R. R. Dlatego jego rozwój stanowi przedmiot niesłabnącej troski rządu sowieckiego. Mimo to wydobycie tamtejsze nie przedstawia się zadowalająco. Chłonność rynku krajowego powiększa się ustawicznie ze względu na wzrastające z roku na rok potrzeby naftowe dla celów wojskowych, przemysłowych i gospodarczych. Wydobycie naftowe natomiast nie dochodzi do spodziewanego i uplanowanego poziomu.

Skłoniło to rząd sowiecki do przeprowadzenia gruntownej reorganizacji przemysłu naftowego i oparcia jego rozwoju na doświadczeniach Stanów Zjednoczonych. Chcąc bliżej poznać system i metody stosowane w amerykańskiej gospodarce naftowej, wyprawiono w marcu 1936 r. do Stanów specjalną komisję, złożoną z przedstawicieli sowieckiego przemysłu naftowego. Po powrocie tej komisji, zwołano do Moskwy konferencję naftową w celu zastosowania amerykańskich metod eksploatacyjnych we własnym przemyśle naftowym. Nie dało to jednakowoż oczekiwanych wyników. Również i druga piatiletka nie spełniła pokładanych w niej nadziei.

Wydobycie ropy naftowej w Rosji Sowieckiej (łącznie z wydobyciem gazu ziemnego)

	1933	1934	1935	1936
	w milionach ton			
Wydobycie planowane w/g drugiej piatiletki	23,0	30,6	35,0	40,5
Wydobycie rzeczywiste	22,4	25,5	26,7	29,2
Stosunek procentowy wydobycia rzeczywistego do planowanego	97,4	83,2	76,3	72,2

Począwszy od pierwszego roku drugiej piatiletki, tj. od roku 1933, zwiększa się co rocznie rozpiętość między planowanym a rzeczywistym wydobyciem. W roku 1936 wydobyto zaledwie 72,2% spodziewanej ilości. Deficyt wyniósł 11.3 miln. ton.

Znacznie gorzej przedstawia się sprawa z eksploatacją pól naftowych. Wydobycie kon-

centruje się nadal w obrębie znanych, zdawna odkrytych terenów Baku i Groznego, położonych na Kaukazie. 82% całości wydobycia sowieckiego w roku 1936 pochodziło z pól naftowych Baku. Stosunek wydobycia nowych pól naftowych: Majkop, Emba, republika Baszkiryjska, rosyjska Azja Środkowa, Sachalin i innych — do całości produkcji jest bardzo nieznaczny. Sytuacja pod tym względem przedstawia się o tyle niepokojąco, że rząd sowiecki czynił wielkie wysiłki w celu stworzenia drugiej bazy naftowej w obrębie terenów wschodnich. Największe nadzieje pokładano w terenach Emba (południowy Ural) i baszkiryjskich spodziewając się natrafienia tam na bogate złoża naftowe. Rząd sowiecki zmuszony był podjąć wysiłki w celu stworzenia drugiego basenu naftowego dlatego, że w niedalekiej już przyszłości grozi wyczerpanie się złóż ropnych Kaukazu.

Stosunek procentowy wydobycia terenów nowych do całości wydobycia sowieckiego — wyglądał następująco:

Wydobycie ropne (łącznie z gazowym) ze wschodnich terenów

	1933	1934	1935	1936
	w milionach ton			
Wydobycie planowane w/g drugiej piatiletki	0,65	1,3	2,05	3,4
Wydobycie rzeczywiste	0,64	0,64	1,43	2,35
Stosunek procentowy wydobycia rzeczywistego do planowanego	98,5	49,2	69,7	69,3
Stosunek procentowy wydobycia wschodnich terenów do całości wydobycia	2,8	2,5	5,3	8,1

Jak się okazuje z przytoczonych wyżej danych cyfrowych, wyniki eksploatacji terenów wschodnich są jeszcze słabsze, niż w obrębie pozostałych pól naftowych. W roku 1936 wschodnie pola naftowe wydały zaledwie 69,3% ilości przewidywanej, a więc mniej o 1 miln. ton. Stosunek procentowy wydobycia tych pól do całości wydobycia sowieckiego prawie nic się nie zmienił w porównaniu z rokiem 1935, mimo dużych wysiłków rządu, i wyniósł 8,1%.

Decydujące znaczenie dla przyrostu wydobycia ropnego mają wiercenia. W roku 1936 odwiercono w Sowietach ogółem 2,118.996 m. Lecz pomimo, że cyfra ta jest wyższa od cyfry z roku 1935 o 635.107 m, to jednak program wiertniczy na rok 1936 zrealizowano zaledwie w 75%.

Najsłabszą stroną tamtejszych wierceń jest to, że mimo znacznej poprawy — szybkość ich jest mała. Wiercono tam w roku 1936 przeciętnie z szybkością 435 m miesięcznie na jeden otwór. Stanowi to dość duży postęp, gdyż w roku 1935 wiercono 234.6 m, zaś w roku 1934 zaledwie 157.4 m. Natomiast komisja sowiecka określa przeciętną szybkość wierceń w przemyśle naftowym Stanów Zjednoczonych, na podstawie studiów tam przeprowadzonych — na 1.000 do 1.200 m.

Proces rozwojowy przemysłu naftowego Z. S. R. R. w latach 1933—1936

Rok	Ilość odwierconych metrów	Wydobycie ropy (bez gazu ziemnego)	Przeróbka ropy w rafineriach
		w tonach	
1933	850.148	21,414.000	18,799.000
1934	1,256.635	24,121.000	20,734.000
1935	1,483.889	25,241.000	20,958.000
1936	2,118.966	27,416.000	24,467.000

W marcu br. nastąpiła pewna poprawa w sytuacji sowieckiego przemysłu naftowego. Lecz nie na tyle, ażeby osiągnięte rezultaty zbliżyły się znacznie do poziomu przewidzianego w programie. W pierwszych trzech miesiącach br. wydobycie surowca naftowego osiągnęło zaledwie 19,5% przewidywanej rocznej ilości, zaś wydobycie gazu ziemnego — 24,7%.

W pierwszym kwartale br. wydobycie naftowe Z. S. R. R. było mniejsze od zeszłorocznego o 6,9%. Podczas gdy w roku ub. wydobyto w pierwszych trzech miesiącach 8,521.500 ton, to w roku bieżącym już tylko 6,727.500 ton. Przewidywana produkcja surowcowa na rok bieżący wynieść ma 34,500.000 ton.

Rosyjski eksport naftowy w latach 1932 – 1936

(„Tägl. Berichte" nr 18 z r. 1937). W rozwoju rosyjskiego eksportu produktów naftowych rok 1932 osiągnął, jak wiadomo, punkt szczytowy. Od tego czasu wywóz zmniejszał się ustawicznie i najniższy poziom osiągnął w roku 1936.

Wywóz olejów mineralnych w 1.000 ton

Rok		Rok	
1932	6.106,0	1935	3.353,8
1933	4.894,5	1936 (I. półrocze)	1.355,6
1934	4.314,8	W I. półroczu 1935	1.633,8

W ciągu ostatnich czterech lat eksport naftowy Z. S. R. R. obniżył się o 45%.

W stosunku do produkcji poszczególnych lat eksport rosyjski kształtował się następująco:

Wywóz produkcji ropnej w procentach

Rok	Procent	Rok	Procent
1932	28,5	1935	13,3
1933	22,8	1936 (I. półrocze)	9,9
1934	17,8		

W latach tych wydobyto ropy naftowej w 1.000 ton:

Rok		Różnica w %
1932	21.413,2	—
1933	21.481,4	+ 0,3
1934	24.204,9	+ 12,7
1935	25.135,7	+ 3,8
1936 (I półrocze)	13.699,8	+ 14,5

W okresie tym wywieziono następujące ilości w 1.000 ton:

	1932	1933	1934	1935	1936 (I półrocze)
Ropy naftowej	526	526	459	207	178
Benzyny	2.018	1.296	1.119	658	230
Nafty świetlnej	828	570	436	416	200
Olejów smarowych	187	253	305	308	146
Oleju gazowego	627	676	650	516	252
Oleju opałowego	1.870	1.534	1.300	1.134	484
Innych produktów	50	39,5	45,8	114,8	65,6
Razem	6.106	4.894,5	4.314,8	3.353,8	1.555,6

Rosyjski eksport naftowy skierowany był do następujących krajów w 1.000 ton:

	1932	1933	1934	1935	1936 (I półrocze)
Niemcy	516,9	427,7	395,1	403,8	105,2
Francja	967,2	719,2	730,5	413,1	228,0
Anglia	1.094,6	589,2	452.8	328,2	160,3
Włochy	1.055,9	998,6	622,1	205,4	48,9
Hiszpania	431,1	342,2	493,6	178,5	37,6
Szwecja	271,6	218,6	153,2	148,1	73,1
Belgia	277,9	259,7	148,1	119,3	71,8
Dania	103,0	122,5	158,3	100,6	50,5

Zwyżka cen benzyny na rynkach światowych

(Service d'Informations Pétrolières, Londyn). Ceny benzyny na rynkach światowych podnoszą się od jakiegoś czasu bez przerwy. Pod wpływem ustawicznie wzrastającego zapotrzebowania światowego, w notowaniach cen benzyny na amerykańskich rynkach eksportowych, utrzymywała się w ostatnich miesiącach tendencja bardzo mocna. Przed niedawnym czasem rozpoczął się bardzo silny wzrost kosztów transportu drogą morską. Wzrost ten zatrzymał się na bardzo wysokim poziomie. Lecz sytuacja na amerykańskich rynkach wewnętrznych rozwija się nadal tak pomyślnie, że są tam wszelkie warunki dla dalszej zwyżki cen. Niewątpliwie wyższe ceny będą miały cechy trwałości dlatego, że ceny detaliczne w krajach konsumcyjnych będą musiały przystosować się do notowań na rynkach światowych.

W Wielkiej Brytanii krajowe zakłady przetwórcze podniosły z dniem 27. IV. br. cenę benzyny w pompach o ½ pensa na galonie. Podobnie stało się z ceną nafty świetlnej i oleju dieslowskiego, używanego do popędu samochodów. Ceny te zwyżkowały o ½ i ¾ pensa na galonie. Zwyżka ta łącznie z poprzednimi podwyżkami — oznacza przystosowanie tych cen do notowań światowych.

We Francji ceny przetworów naftowych również wzrosły. Benzyna podrożała o 4 fr., nafta świetlna — o 3 fr., olej gazowy — o 4.50 fr. na hektolitrze. Olej palny podrożał o 48—55 fr. na tonie w zależności od gatunku. Ceny francuskie nie doszły jednakowoż jeszcze do poziomu cen światowych i nie przystosowały się jeszcze do wzrostu kosztów robocizny w związku z wprowadzeniem we Francji 40-godzinnego tygodnia pracy. Rząd francuski będzie musiał zatem obmyśleć jakieś inne sposoby w celu zrównoważenia tej różnicy.

Rząd włoski zdecydował się również po długim namyśle na podwyżkę cen naftowych w kraju. Benzyna w pompach podrożała tam o 0.07 lir. na litrze, olej gazowy o 8—10 lirów, olej palny o 7.50—8 lirów na 100 kg. Lecz ceny te nie wyrównują jeszcze powiększonych kosztów importerów i rafinerów. Notowania benzyny amerykańskiej gat. 64/66 zwyżkowały od początku roku bieżącego fob Gulf — o 0.50 ct. na galonie. Koszt transportu do Triestu podrożał i wzrósł z 15/6 na 42/— sh za tonę. Zwyżka ta, cen detalicznych, pokrywa zatem wzrost kosztów zaledwie w 60%. W ostatnich czasach potaniała co prawda benzyna rumuńska. Dla Italii fakt ten jednak nie przedstawia prawie żadnego znaczenia, ze względu na to, że zaopatruje się ona w derywaty rumuńskie w stopniu minimalnym.

Również w Niemczech rząd niemiecki, po dotychczasowych sprzeciwach, zgodził się na zwyżkę ceny oleju gazowego o 2 RM na 100 kg. Co do innych cen naftowych, to rząd Rzeszy uznał, że nie ma na razie potrzeby ich zwyżki.

Z chwilą gdy Austria przestała sprowadzać przetwory naftowe z Rumunii, wzrosły znacznie koszty importu naftowego do tego kraju. Dla zrównoważenia tej zwyżki, rząd austriacki zdecydował się wprowadzić zarządzeniem z dnia 23. IV. br. jednolite cło na wszystkie gatunki benzyny w wysokości 4.50 koron złotych od 100 kg, podczas gdy dotychczasowe cło wynosiło od 4.50 koron złotych (9.72 S) do 10 koron złotych (21.59 S) w zależności od wwożonego gatunku. Od benzyny o ciężarze gat. do 0.740 cło wynosiło 10 koron, o ciężarze od 0.740—0.750 — 7 koron zł., zaś powyżej 0.750 — 4.50 koron zł. Miało to ten skutek, że od szeregu lat Austria importowała jedynie benzynę ciężką, jako obciążoną najniższym cłem. Ponieważ zaś do sprowadzanej później benzyny amerykańskiej, jako lżejszej od rumuńskiej, stosowano cło wyższe, więc była ona droższa o 4 groszy na litrze. Obecnie nastąpi pod tym względem zmiana.

Dalszy wzrost światowej produkcji pojazdów mechanicznych

(Service d'Informations Pétrolières, Londyn). Ogólnoświatowy park samochodowy zwiększył się w roku 1936 o 5,850.000 nowo zmontowanych jednostek. Ponieważ w roku 1935 wytworzono

5,127.000 wozów, okazuje się zatem, że w roku 1936 wytwórczość samochodowa wzrosła o 14%. Była również niższa zaledwie o 428.000 jednostek od wytwórczości w roku 1929, trzykrotnie natomiast przewyższała wytwórczość z roku 1932.

Procentowy udział poszczególnych krajów w wytwórczości samochodowej w latach 1929—1936 — przedstawiał się następująco:

	Światowa wytwórczość samochodowa a) w 1.000 jednostek	Stany Zjednoczone	Wielka Brytania	Niemcy	Francja	Kanada	Z. S. R. R.	Włochy
1929	6.278	85,3	3,8	2,0	3,9	4,2	0,0	0.9
1932	1.977	69,3	11,8	2,6	9,2	3,1	1,3	1,5
1933	2.683	71,6	10,7	4,0	7,4	2,5	1,9	1,6
1934	3.749	74,1	9,1	4,7	5,3	3,1	1,9	1,2
1935	5.127	77,2	7,9	4,7	3,5	3,4	1,9	0,9
1936b)	5.850	74,5	7,9	5,1	3,5	2,6	c)	c)

Po raz pierwszy od roku 1932 zmniejszył się udział Stanów Zjednoczonych w ogólnoświatowej wytwórczości samochodowej. Lecz ilościowo zmontowały Stany więcej samochodów turystycznych o 3,630.000, tj. o 10,5%, ciężarowych zaś — o 775.000, czyli o 6,5%. Wytwórczość zatem samochodów ciężarowych w Stanach przekroczyła w roku 1936 — rekordowy rok 1929 o 773.000 jednostek. Natomiast wytwórczość pojazdów turystycznych była mniejsza w porównaniu z rokiem 1929 — o 4,587.000 jednostek.

Wytwórczość samochodów turystycznych Wielkiej Brytanii wzrosła w roku 1936 o 12,1% i wynosiła 353.800 sztuk. Ciężarowych samochodów wytworzono tam w roku 1936 — 108.100, czyli o 17,2% więcej. Cyfry te przewyższają prawie dwukrotnie wytwórczość z roku 1929. W roku tym wytworzyła Wielka Brytania 182.300 wozów turystycznych i 56.500 ciężarowych.

W roku 1936 nastąpiło do pewnego stopnia zwolnienie tempa wytwórczości samochodowej w Niemczech. Tamtejszy przemysł samochodowy wypuścił jednak w roku 1936 — 240.300 nowych pojazdów turystycznych (w roku 1935 — 205.100) i 71.200 samochodów ciężarowych (w roku 1935 — 53.600). Lecz jak się okazuje w porównaniu z rokiem poprzednim, produkcja samochodowa w Niemczech wzrosła.

Francja zajmuje obecnie czwarte miejsce w rzędzie krajów wytwarzających pojazdy mechaniczne. W roku 1936 zwiększyła wydatnie swoją wytwórczość samochodową, podnosząc ją z 177.362 w roku 1935 na 210.166 jednostek w roku 1936.

Z głównych wytwórców samochodowych, jedynie Kanada obniżyła w roku 1936 swoją produkcję. Zmontowano tam 125.000 nowych wozów turystycznych, a więc w porównaniu z rokiem 1935 mniej o 14.700. Samochodów ciężarowych zmontowano 43.000, czyli o 4.600 mniej, niż w roku 1935 i o 143.200, niż w roku 1929. Spadek wytwórczości samochodowej w Kanadzie nastąpił pod wpływem zmian w polityce samochodowej tamtejszego przemysłu, zależnej w wysokim stopniu od polityki samochodowej Stanów Zjednoczonych.

Na razie brak danych statystycznych, dotyczących rozwoju wytwórczości samochodowej w Z. S. R. R. Najprawdopodobniej jednak wytwórczość sowiecka nie osiągnęła cyfry 161.500 pojazdów, przewidywanej w planie na rok 1936.

Nie wiadomo też w jakim stopniu na wytwórczość samochodową we Włoszech wywarła wpływ kampania abisyńska, sankcje naftowe i ograniczenie w kraju spożycia materiałów pędnych.

Jak wiadomo, rozwój wytwórczości samochodowej wpływa w wysokim stopniu na spożycie naftowe.

a) samochody ciężarowe i turystyczne; b) prawdopodobne; c) brak danych.

WIADOMOŚCI PRAWNE

Obowiązek ubezpieczenia pracowników umysłowych. Na podstawie przepisów art. 106, 112 i 132 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr 106, poz. 911) Sąd Najwyższy, Izba Cywilna, wydał dnia 14. XII. 1936 r. L. C. III 718/35 nast. orzeczenie:

,,Sprzeciw pracownika, by został on zgłoszony do ubezpieczenia, jak również ewentualne zrzeczenie się przez niego przyszłych uprawnień ubezpieczeniowych, są nieważne i bezskuteczne.

Pracodawca, który z powyższych przyczyn nie ubezpieczył pracownika, jest odpowiedzialny materialnie za szkody, wyrządzone pracownikowi lub jego rodzinie przez zaniedbanie przepisanych zgłoszeń". (G. S. I. nr 32 — 5. V. 1937).

Spłata papierami procentowymi zaległości w Ubezpieczalniach. Zakład Ubezpieczeń Społecznych Okólnikiem Nr 59 z dnia 18. V. 1937 r. zezwolił ubezpieczalniom społecznym na przyjmowanie od pracodawców papierów procentowych (państwowych lub przez państwo gwarantowanych oraz emitowanych przez instytucje lub przedsiębiorstwa w kraju położone) na pokrycie zaległości z tytułu składek ubezpieczeniowych, powsta-

łych przed dniem 1 stycznia 1936 r. Do zaległości tych wliczane będą również odsetki zwłoki, kary i grzywny według stanu z dnia 31 grudnia 1935 r. Papiery procentowe przyjmowane będą począwszy od dnia 1 czerwca 1937 r.

Przyjmowane będą one po kursie o 10 punktów wyższym od giełdowego ustalanego na każdy miesiąc przez Zakład Ubezpieczeń Społ. na podstawie notowań giełdy warszawskiej, względnie innych giełd działających na terenie R. P. (G. S. I. nr 37 — 26. V. 1937).

W tej sprawie z Ubezpieczalni Społecznej w Drohobyczu otrzymaliśmy wiadomość następującą do umieszczenia:

Na pokrycie zaległych składek ubezpieczeniowych, powstałych przed dniem 1 stycznia 1936 r. wraz z odsetkami zwłoki i kosztami, Ubezpieczalnia Społeczna przyjmuje obligacje 3% Premiowej Pożyczki Inwestycyjnej z 1935 r. na następujących warunkach:

Obligacje 3% Premiowej Pożyczki Inwestycyjnej przyjmowane są po kursie o 10% wyższym od kursu giełdowego, nie wyżej jednak jak po zł 85.— za zł 100.— nominalnej wartości. Kurs ustalony będzie oddzielnie dla I i II emisji na każdą dekadę (10 dni) na podstawie kursu średniego, zanotowanego na giełdzie warszawskiej w przedostatnim dniu poprzedniej dekady.

Ustalony w wyżej podany sposób kurs będzie obowiązywał również dla pełnych serii.

Obligacje 3% Premiowej Pożyczki Inwestycyjnej należy nadesłać przy załączonej deklaracji wraz z wszystkimi kuponami, których termin płatności jeszcze nie minął, przy czym wartość kuponu bieżącego nie będzie zaliczona na rachunek pracodawcy, ani w części, ani też w całości.

Prawidłowość zapisów książkowych. Według orzeczenia Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 3. II. 1937 r. L. Rej. 6775/34 opartego o przepis art. 8 kodeksu handlowego (Napoleona) — kupiec prowadzący księgi handlowe ma obowiązek ujawniania w swych księgach także i tych swoich wydatków, względnie należności, jakie związane są z poniesieniem przez niego jakichkolwiek kosztów, mających związek z zawartymi przez kupca transakcjami. Obojętnym jest przy tym, czy koszty te miały być ponoszone przez drugiego kontrahenta i czy stanowiły one dla księgotowości kupca tylko pozycje przechodnie. Niewpisanie zatem do ksiąg tego rodzaju należności, objętych wysłaną kontrahentowi fakturą jest — według omawianego wyroku N. T. A. — „materialną nieprawidłowością w ich prowadzeniu bez względu na to, czy przy wymiarze podatku przemysłowego wchodziłyby one w skład obrotu podlegającego opodatkowaniu, czy też nadawałyby się do wyłączenia z tego obrotu". (G. S. I. nr 35 — 21. V. 1937).

Uiszczanie należności podatkowych papierami wartościowymi. W Nrze 37 Dziennika Ustaw R. P. (pozycja 285) zostało ogłoszone rozporządzenie Min. Skarbu z dnia 15. V. 1937 r. o zmianie rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18. III. 1937 r. o uiszczaniu należności podatkowych papierami wartościowymi (patrz „Nafta" Nr 4/1937, str. 124).

Zmiana rozporządzenia z dnia 18. III. 1937 r. polega na tym, iż należności podatkowe (w państwowych podatkach: gruntowym, od nieruchomości, przemysłowym, dochodowym (Dz. I.), dochodowym (Dz. II.), wojskowym, majątkowym, nadzwyczajnej daninie majątkowej, daninie lasowej oraz w grzywnach i odsetkach dot. tych podatków) powstałe przed dniem 1. IV. 1934 r. mogą być spłacane w częściach przypadających na rzecz Skarbu Państwa również 4½% Wewnętrzną Pożyczką Państwową 1937 r.

Ponadto należności w podatkach: spadkowym i od darowizn wraz z dodatkiem państwowym oraz należnymi odsetkami i odsetkami ulgowymi — powstałe przed dniem 1 kwietnia 1934 r. mogą być także spłacane 4½% Wewn. Pożyczką Państwową.

Rozporządzenie weszło w życie w dn. 20 maja 1937 r. (G. S. I. nr 37 — 26. V. 1937).

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Błp. Nikodem Polak. Zmarł we Lwowie dnia 11 kwietnia br. błp. Nikodem Polak, wicedyrektor S. A. „Gazy Ziemne".

Zmarły urodził się w Warszawie w roku 1891. Wskutek bojkotu szkół rosyjskich przeniósł się na studia do Paryża i tam ukończył wydział prawniczy w Sorbonie.

Z chwilą wybuchu wojny światowej zgłosił się jako ochotnik do armii francuskiej i na froncie zachodnim odbył całą kampanię przeciwko Niemcom, na odcinku pod Verdun, w forcie Vaux. Jako jeden z pierwszych wstąpił w roku 1917 do armii polskiej we Francji i brał udział w walkach w Szampanii. Wrócił do Polski razem z armią Hallera i walczył na froncie ukraińskim i bolszewickim w 43 p. p. Odznaczony został za waleczność Krzyżem orderu Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych i Krzyżem Niepodległości. Z odznaczeń francuskich posiadał: Croix de Guerre, medal Interallié Victoire i Commemorative.

Po wojnie wstąpił do przemysłu naftowego, początkowo do Syndykatu Przemysłu Naftowego, po czym w r. 1930 objął stanowisko wicedyrektora S. A. „Gazy Ziemne".

Błp. Nikodem Polak cieszył się ogólnym szacunkiem i dużą sympatią. W Zmarłym stracił prze-

mysł naftowy jednego z najlepszych pracowników, człowieka prawego charakteru i o dużych wartościach duchowych. Kraj zaś stracił w Nim dobrego i zasłużonego Obywatela.

Cześć Jego pamięci!

Postulaty Związku Polskich Przemysłowców Naftowych. W zeszycie niniejszym pisma zamieszczamy dwa memoriały Z. P. P. N. w sprawie ceny ropy i w paru innych sprawach. Dowiadujemy się, że niezależnie od przedłożenia tych memoriałów, w kwestiach tych przyjmuje Pan Minister Przemysłu i Handlu Roman względnie Pan Wiceminister dr A. Rose Prezydium Związku dnia 12 czerwca br. Przed przyjęciem przez Pana Ministra Romana względnie Pana Wiceministra Rosego — delegacja odbędzie konferencję na odnośne tematy z Panem Dyrektorem Departamentu Cz. Peche. Zadaniem delegacji będzie przedstawić Panu Ministrowi obecne położenie przemysłu czysto kopalnianego na tle mocno zmienionych warunków na gorsze.

Z działalności Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego. Kolejne szóste posiedzenie Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego odbyło się w dniu 20 maja 1937 r.

Na posiedzeniu tym rozpatrywano szereg dalszych próśb o pożyczki na wiercenia. W 14 wypadkach przyznano pożyczek na łączną kwotę zł 325.050, — na odwiercenie 5.690 m, 11 próśb załatwiono odmownie, zaś merytoryczne załatwienie trzech odroczono do jednego z następnych posiedzeń.

W pięciu wypadkach podwyższono pożyczki przeważnie z tego względu, że wiercenia mają być prowadzone do głębszych horyzontów, niż pierwotnie projektowano. Kwota z tego tytułu wynosi zł 84.400.—

Prośby powtórnie wniesione załatwiono odmownie, ze względu na brak podstaw zarówno geologicznych jak i gospodarczych dla zmiany poprzednio powziętej decyzji.

Rada wysłuchała ponadto sprawozdania o postępie prac Biura Rady. Uznała następnie wyniki Narady Geologicznej, opublikowane w nr 4 naszego czasopisma, za wytyczne dla dalszej działalności pożyczkowej.

Ponadto Rada rozpatrzyła szereg wniosków zgłoszonych przez Członków Rady i niektóre z tych wniosków uchwaliła, dyskusję zaś nad innymi odroczyła do następnego posiedzenia.

W zakresie spraw administracyjnych zatwierdzono budżet oraz rachunek strat i zysków za rok 1936.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółdzielni Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, Spółdzielni z ograniczoną odpowiedzialnością w likwidacji we Lwowie, odbędzie się dnia 18 czerwca 1937 r. o godz. 12 w lokalu Banku Naftowego S. A. we Lwowie, ul. Leona Sapiehy 3, z następującym porządkiem dziennym:

1. Otwarcie Zgromadzenia i wybór Przewodniczącego.
2. Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
3. Sprawozdanie likwidatorów i Komisji Rewizyjnej za rok 1936.
4. Zatwierdzenie zamknięcia rachunków za rok 1936, udzielenie absolutorium Radzie i Likwidatorom za okres sprawozdawczy i powzięcie uchwały o użyciu wyników bilansowych.
5. Uzupełniające wybory do Rady.
6. Wolne wnioski.

Sprostowanie. Przez pomyłkę podano cenę gazu ziemnego na str. 136 nr 4 z r. 1937 w wysokości 4.30 gr za m^3, podczas gdy cena marcowa oznaczona została na 4.28 gr za m^3.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa w lutym 1937 r.

W miesiącu sprawozdawczym wyekspediowano na rynek krajowy mniej o 2.454 t, tj. o niespełna 8%, niż w styczniu br. Spadek nastąpił jedynie wskutek sezonowego obniżenia się spożycia nafty świetlnej, co zresztą jest objawem zupełnie naturalnym. W innych produktach natomiast nastąpiło ożywienie i obroty zwiększyły się. W porównaniu z lutym ub. r. wysyłki tegoroczne wzrosły o 3.941 t, tj. o 16%. Zupełnie zadowalająco rozwijała się sprzedaż rynkowa w pierwszych dwu tegorocznych miesiącach. Wzrosła mianowicie w porównaniu z tym samym okresem zeszłorocznym — o 4.298 t, tj. o blisko 8%. W porównaniu z przełomowym rokiem 1931, zbyt w pierwszych dwu miesiącach br. — był wyższy o 157 t, tj. o 0,3%. Rozwój tegorocznej sprzedaży świadczy o koniunkturalnej poprawie. W stosunku bowiem do lat poprzednich sytuacja wyraźnie zmieniła się na lepsze.

Znaczną poprawę zanotowano w sprzedaży benzyny. W stosunku do stycznia br. wyekspediowano jej do sprzedaży w kraju — o 287 t, tj. prawie o 7% więcej. W lutym br. nastąpiła zwyżka jeszcze znaczniejsza, gdyż wyekspediowano jej o 812 t, tj. o przeszło 21% więcej, niż w lutym ub. r. Sprzedaż benzyny w pierwszych dwu mię-

siącach w br. przekroczyła sprzedaż zeszłoroczną w tych samych miesiącach — o 1.323 t, czyli blisko o 18%. Jednakowoż zbyt benzyny w kraju nie doszedł jeszcze w tym czasie do poziomu z roku 1931. W porównaniu z tym rokiem, sprzedaż w pierwszych dwu miesiącach br. stała na poziomie niższym o 20%. Po latach całych, dopiero od niedawna zaszła zmiana na lepsze w zbycie benzyny. Przypuszczać należy, że będzie to poprawa może stopniowa, ale za to trwała. Wzrost spożycia benzyny nastąpił bez wątpienia pod wpływem pewnego ożywienia motoryzacyjnego.

Spadek ekspedycji nafty świetlnej jest w tym czasie zjawiskiem zupełnie normalnym. Nafta jest bowiem artykułem sezonowym i dlatego z wiosną rozpoczyna się spadek jej spożycia. Wysłano jej do sprzedaży w lutym br. o 3.499 t, tj. o 21% mniej, niż w styczniu br. W stosunku natomiast do lutego ub. r. ekspedycje krajowe wzrosły o 1.669 t, czyli o 14%. W tegorocznym dwumiesięcznym okresie, zbyt nafty świetlnej nie tylko przekroczył r. ub. o 1.249 t, tj. o przeszło 4%, lecz również o 2,3% ten sam okres 1931 r. W roku bieżącym zatem sezon naftowy zamknięty został saldem dodatnim. Cyfry te świadczą również o tym, że w sprzedaży tego produktu nastąpił zasadniczy zwrot na lepsze. Wzrost spożycia nafty świetlnej nie jest z pewnością wynikiem jej potanienia, lecz przede wszystkim poprawy sytuacji materialnej ludności wiejskiej. Dopokąd bowiem położenie ludności rolniczej było znacznie gorsze, to niższa cena na wzrost spożycia nie wpływała.

Sprzedaże oleju gazowego wzrosły w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do miesiąca poprzedniego o 308 t, czyli o przeszło 5%, w stosunku zaś do lutego ub. r. — o 1.548 t, tj. o 35%. Sprzedaż oleju gazowego przewyższyła w pierwszych dwu miesiącach br. o 2.260 t, czyli o 24%, sprzedaż z tego samego okresu roku zeszłego. Przekroczony został również rok 1931 w analogicznym okresie — o niespełna 17%. Tak znaczny zwłaszcza w ostatnim czasie wzrost spożycia oleju gazowego tłumaczy się tym, że służy on nie tylko do celów przemysłowych, lecz również do popędu autobusów i wozów motorowych, wprowadzonych w użycie przez kolej.

Zbyt olejów smarowych wzrósł w lutym br. w stosunku do stycznia br. — bardzo nieznacznie, bo wszystkiego o 54 t, czyli o 2%. W stosunku natomiast do lutego ub. r. ekspedycje rynkowe spadły o 370 t, tj. o blisko 13%. W pierwszych dwu miesiącach br. wysłano do sprzedaży o 1.018 t mniej, czyli o około 17% mniej, niż w tym samym czasie w roku ubiegłym. W tych samych dwu miesiącach w roku ubiegłym wysłano na rynek krajowy więcej, niż w roku 1931, w roku bieżącym natomiast — mniej o przeszło 14%. A zatem w zbycie tego produktu nastąpiło w pewnym stopniu koniunkturalne pogorszenie. Po części jednak mniejsze wysyłki tłumaczą się tym, że sprzedawane były zapasy znajdujące się w składach. Tych zaś sprzedaży statystyka nie obejmuje, gdyż ogranicza się do notowania ekspedycyj z rafineryj.

Ekspedycje parafiny wzrosły w lutym br. w stosunku do poprzedniego miesiąca o 25 t, czyli o przeszło 3%, w stosunku zaś do lutego ub. r. o 128 t, czyli o 19%. W pierwszych dwu miesiącach br. wysłano parafiny na rynek krajowy o 133 t, tj. o przeszło 9% więcej, niż w tych samych miesiącach w r. ub. W porównaniu natomiast z rokiem 1931 wyekspediowano jej w roku bieżącym, w pierwszych dwu miesiącach — o 12% więcej. Okazuje się zatem, że sprzedaż parafiny rozwija się bez przerwy pomyślnie.

Co do spożycia asfaltu, to przemysł naftowy jest już przygotowany do pokrycia zapotrzebowania. Na razie w obliczu zbliżającego się sezonu, oczekuje zamówień. Zbyt i rozwój spożycia asfaltu zależy niemal w zupełności od programu drogowego na rok 1937.

Całość zapasów produktowych nieco się zwiększyła — o niespełna 1%. Głównie wzrosły zapasy asfaltu, półproduktów i pozostałości, częściowo również nastąpił wzrost zapasów benzyny. Spadły natomiast zapasy nafty świetlnej z powodu wyczerpania ich w sezonie zimowym.

Eksport lutowy spadł w stosunku do poprzedniego miesiąca o 601 t, czyli o przeszło 5%, w stosunku zaś do lutego ub. r. o 3.932 t, tj. o niespełna 28%. Poważnie spadł wywóz nafty świetlnej, oleju gazowego i olejów smarowych. Wywieziono natomiast więcej benzyny i parafiny

W lutym br. kierunek eksportu był następujący: do Czechosłowacji: benzyny — 3.364 t. nafty — 188 t, olejów smarowych — 123 t, razem — 3.675 t; do Gdańska: parafiny — 1.167 t, olejów smarowych (przygotowanie ładunków okrętowych) — 1.117 t, olejów opałowych na dostawy bunkrowe — 886 t, benzyny — 480 t, nafty 60 t i asfaltu — 10 t, razem — 3.824 t; do Gdyni: olejów opałowych — 446 t, nafty — 18 t, benzyny — 8 t, ogółem — 472 t; do Austrii: nafty — 926 t, oleju gazowego — 451 t, parafiny — 50 t, benzyny i koksu — po 38 t, razem — 1.503 t; do Niemiec: benzyny — 235 t, asfaltu — 182 t, nafty — 60 t, olejów smarowych — 45 t, parafiny — 40 t, razem 562 t. Do Szwajcarii wywieziono tylko drobne ilości benzyny i nafty, wywieziono również pewne ilości różnych produktów do innych krajów. Transakcje te miały charakter sporadyczny. Oprócz tego wywieziono parafiny do: Jugosławii — 106 t, Węgier — 35 t i Włoch — 21 t. Eksport kierowano do krajów najlepiej taryfowo położonych, dla uzyskania możliwie najlepszych cen.

Na rynkach rumuńskich i amerykańskich panowała w tym czasie tendencja zwyżkowa. Wyroby naftowe podrożały w Austrii, Holandii, Danii i Norwegii. Na rynkach amerykańskich notowania olejów opałowego i ciężkiego osiągnęły bardzo wysoki poziom. Zmusiło to przemysł amerykański do utrzymywania wydobycia i przeróbki w granicach maksymalnych wysokości. Wskutek tego nagromadziły się większe zapasy benzyny, co wpłynęło osłabiająco na jej tendencję. Na ryn-

kach rumuńskich zmniejszyły się nieco obroty eksportowe wobec wstrzymania transportów na Dunaju. Jednakże rychło nastąpiła poprawa, gdyż Rumunia zawarła umowy handlowe z Jugosławią i Włochami. Sprowadziło to ożywienie na rynkach eksportowych i zwyżkę cen wszystkich produktów.

Ze zwyżki cen na rynkach światowych polski przemysł naftowy odnosi korzyść na ogół nieznaczną. W każdym razie ceny eksportowe, mimo ich zwyżki, nie równoważą strat wywozowych, ze względu na zupełnie inne nasze warunki i całkiem inny koszt wydobycia surowca i przerobu rafinacyjnego.

Na podkreślenie zasługuje fakt odnowienia z rafineriami czeskimi umowy na rok 1937. W umowach tych obniżona została dostawa nafty w porównaniu z ilością zeszłoroczną. Pozostałe dostawy mają być utrzymane na poziomie niezmienionym.

Notowania orientacyjne cen eksportowych polskich z końcem lutego br. loko granica za 100 kg w dolarach złotych (parafina w dolarach papierowych) — przedstawiały się następująco:

Benzyna 720/30 rektyf.	1.70
„ 720/30 surowa	1.70
„ 741/50	1.62
„ lakowa	1.70
Nafta destylowana	1.40
Olej gazowy	0.95—1.—
„ wrzecion.-rafin.	1.—
„ maszyn. rafin. 3—4/50	1.10
„ „ „ 4—5/50	1.20
„ „ „ 6—7/50	1.50
Parafina taflowa 50/52 cif	9.65
Asfalt borysł. luzem	0.70
„ bezparafin. luzem	1.25
„ borysł. w bębnach	0.90
Koks z 1—2% zawart. popiołu	1.10
Koks z 2—4% zawart. popiołu	0.70

Polski przemysł naftowy w lutym 1937r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Luty br. był pod względem wydobycia ropnego gorszy od stycznia br. Wydobyto w tym miesiącu o 3.303 t mniej, niż w miesiącu poprzednim. Również w stosunku do lutego ub. r. wydobycie ropne było w dotyczącym tegorocznym miesiącu — mniejsze. Sytuacja w odnośnym miesiącu sprawozdawczym przedstawiała się następująco:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
		t	o	n
Jasło	**8.719**	**10**	**121**	**4.107**
W porówn. z I. 37 r.	— 663	—	— 20	+ 60
„ z II. 36 r.	+ 424	— 1	+ 46	+ 296
Drohobycz				
Rej. Borysławski[1])	**20.385**	**8**	**1.163**	
W porówn. z I. 37 r.	— 1.782	+ 2	— 75	
„ z II. 36 r.	— 1.877	— 8	— 5	
Inne miejscowości	**6.016**	**—**	**190**	
W porówn. z I. 37 r.	— 553	+ 2	+ 18	
„ z II. 36 r.	— 219	— 2	— 3	
Razem okr. Drohobycz	**26.401**	**8**	**1.353**	**11.640**
W porówn. z I. 37 r.	— 2.335	—	— 57	— 624
„ z II. 36 r.	— 2.096	— 10	— 8	— 785
Stanisławów	**3.635**	**29**	**33**	**1.741**
W porówn. z I. 37 r.	— 305	— 1	+ 10	+ 274
„ z II. 36 r.	— 907	— 4	+ 14	— 64
Razem	**38.755**	**47**	**1.507**	**17.488**
W porówn. z I. 37 r.	— 3.303	— 1	— 67	— 290
„ z II. 36 r.	— 2.579	— 16	+ 52	— 613

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w lutym br. 1.384 t, tj. o 27 t więcej, aniżeli w styczniu br. i o 41 t mniej, niż w lutym ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	ton
Okręg Jasielski	311.—
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	942.8
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	727.8
Okręg Stanisławowski	129.8

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	kg
Rejon Borysławski	1.272
Wszystkie pozostałe miejscowości razem	201
Wszystkie okręgi razem	428

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspediowana. W miesiącu sprawozdawczym oddano i wyekspediowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

Okręg	ton
Jasło	**8.662**
W porównaniu z I. 37 r.	— 132
„ z II. 36 r.	+ 658
Drohobycz	
Rej. Borysławski[1])	**19.732**
W porównaniu z I. 37 r.	— 281
„ z II. 36 r.	— 1.125
Inne miejscowości	**5.828**
W porównaniu z I. 37 r.	— 215
„ z II. 36 r.	— 261
Razem okr. Drohobycz	**25.560**
W porównaniu z I. 37 r.	— 496
„ z II. 36 r.	— 1.385
Stanisławów	**3.299**
W porównaniu z I. 37 r.	— 729
„ z II. 36 r.	— 2.356
Razem	**37.521**

[1]) Bez Mraźnicy II.

W porównaniu z I. 37 r.	—	1.357
„ z II. 36 r.	—	3.084

Nowe wiercenia. W lutym br. uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim, 4 — w okręgu drohobyckim, 6 — w okręgu stanisławowskim, 4.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

Treść	Okręg Drohobycki		
	Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
Samopłynące	—	—	—
W tłokowaniu	289	—	289
W pompowaniu	61	945	1.006
W łyżkowaniu	211	8	219
Wyłącznie gazowe	138	24	162
Razem w eksploatacji	699	977	1.676
W wierceniu	6	24	30
W wierceniu i eksploatacji	11	8	19
W instrumentacji i rekonstrukcji	16	11	27
Razem czynnych	732	1.020	1.752
W montowaniu	1	6	7
Zmontowane a nieuruchomione	4	—	4
Czasowo nieczynne	274	314	588
W likwidacji	2	1	3
Razem	1.013	1.341	2.354

Treść	Okręg			
	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Samopłynące	—	10	10	20
W tłokowaniu	289	31	9	329
W pompowaniu	1.006	1.117	203	2.326
W łyżkowaniu	219	120	159	498
W smoczkowaniu	—	5	—	5
Wyłącznie gazowe	162	39	12	213
Razem w eksploatacji	1.676	1.322	393	3.391
W wierceniu	30	42	13	85
W wierceniu i eksploatacji	19	23	14	56
W instrumentacji i rekonstrukcji	27	5	5	37
Razem czynnych	1.752	1.392	425	3.569
W montowaniu	7	1	5	13
Zmontowane a nieuruchomione	4	—	2	6
Czasowo nieczynne	588	135	52	775
W likwidacji	3	11	7	21
Razem	2.354	1.539	491	4.384

Ruch wiertniczy. Odwiercono w lutym br. ogółem 8.343 m, czyli o 672 m mniej, jak w styczniu br. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg		metry
Jasło		3.721
Drohobycz		
Rej. Borysławski		621
Inne miejscowości		2.426
Razem okr. Drohobycz		3.047
Stanisławów		1.575
Razem		8.343
W porównaniu z tym samym m-cem ub. r.	+	1.853

Stan zatrudnienia na kopalniach. W miesiącu sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	
Jasło	3.219
Drohobycz	
Rej. Borysławski	3.356
Inne miejscowości	1.431
Razem okr. Drohobycz	4.787
Stanisławów	1.494
Razem	9.500

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była w lutym br. następująca w poszczególnych okręgach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odłloczono
	w tysiącach m³			
Jasło	12.512	2.765	384	9.363
Drohobycz				
Rej. Borysławski	9.682			
Daszawa	9.296			
Oleksice Nowe	4.908			
Schodnica	468			
Inne miejscowości	532			
Razem okr. Drohobycz	24.886	6.173	62	18.651
Stanisławów	5.111	3.514	683	914
Razem	42.509	12.452	1.129	28.928
W porówn. z I. 37 r.	— 6.977	— 900	— 62	—6.015
„ z II. 36 r.	— 718	+2.713	+ 729	—4.191

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	m³/min.
Jasło	310,31
Drohobycz	617,19
Stanisławów	126,77

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafineriach. Rafinerie przerobiły w lutym br. 42.184 t ropy naftowej, z czego wytworzono:

	1937 r. I.	1937 r. II.	1936 r. II.
	t	o	n
Benzyna łącznie z gazoliną	7.523	6.879	7.630
Nafta	13.482	12.328	12.731
Olej gazowy i opałowy	7.280	6.751	5.844
Oleje smarowe	5.810	4.149	7.264
Parafina i świece	2.113	1.927	2.521
Ogólna wytwórczość	41.659	38.647	37.805

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1937 r. I.	1937 r. II.	1936 r. II.
	t	o	n
Benzyna łącznie z gazoliną	4.276	4.563	3.751
Nafta	16.833	13.334	11.665
Olej gazowy i opałowy	4.921	5.187	4.432
Oleje smarowe	3.278	3.374	2.951
Parafina i świece	776	801	673
Wszystkich produktów razem	31.268	28.804	24.873

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport za granicę, była następująca:

	1937 r. I.	1937 r. II.	1936 r. II.
	t	o	n
Benzyna łącznie z gazoliną	3.470	4.157	4.818
Nafta	1.624	1.256	2.817
Olej gazowy i opałowy	2.034	1.748	2.075
Oleje smarowe	2.280	1.477	2.826
Parafina i świece	1.247	1.419	1.555
Wszystkich produktów razem	10.969	10.368	14.300

Zapasy w rafineriach. Zapasy produktów naftowych w rafineriach wynosiły:

	1937 r. 31. I.	1937 r. 28. II.	1936 r. 29. II.
	t	o	n
Benzyna łącznie z gazoliną	20.663	21.343	24.037
Nafta	10.882	8.604	16.587
Olej gazowy i opałowy	10.955	10.779	5.285
Oleje smarowe	56.556	55.825	73.430
Parafina i świece	6.152	5.859	3.127
Wszystkich produktów razem	158.762	159.594	173.717

Zapasy ropy w rafineriach. Zapasy te wynosiły w końcu lutego br. 23.913 t, czyli o 4.203 t mniej, jak w końcu stycznia br. i o 2.110 t mniej, aniżeli w końcu lutego ub. r.

Zatrudnienie w rafineriach. Rafinerie zatrudniały w lutym br. ogółem 3.167 robotników, z tej liczby przy pracach związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.162.

Rafinerie czynne. W lutym br. czynnych było 24 fabryk rafineryjnych.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w lutym br. 20,414.222 m³, w styczniu br. 23,868.452 m³, w lutym ub. r. 22,098.278 m³.

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w lutym br. 2.977 m³, w styczniu br. 3.281 m³ w lutym ub. r. 3.138 m³.

Ekspedycje. Wyekspediowano w odnośnym czasokresie:

	1937 r. I.	1937 r. II.	1936 r. II.
	t	o	n
Na rynek krajowy	429	397	391
Do innej rafinerii	1.861	1.692	1.753
Na eksport	147	35	42

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny wynosiły: w końcu lutego br. 592 t, w końcu stycznia br. 562 t, w końcu lutego ub. r. 533 t.

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. W lutym br. było w ruchu 27 fabryk, które zatrudniały 334 robotników.

Ceny ropy naftowej

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg f-my Vacuum Oil Co —

kwiecień 1937 r.:

Bitków Stella—Zofia	zł. 1.620.—
Borysław, Mraźnica, Kryg czarna, Rypne—Duba	„ 1.350.—
Humniska	„ 1.647.—
Jaszczew	„ 1.552.50
Krosno parafinowa	„ 1.282.50
Lipinki	„ 1.375.60
Mokre	„ 1.755.—
Potok	„ 1.752.—
Toroszówka — Petronafta	„ 1.890.—

maj 1937 r.:

Bitków Stella—Zofia	zł 1.632.—
Borysław—Mraźnica, Kryg czarna, Strzelbice	„ 1.360.—
Humniska	„ 1.659.20
Jaszczew	„ 1.564.—
Kobylany	„ 1.468.80
Krosno parafinowa	„ 1.292.—
Lipinki	„ 1.385.96
Potok	„ 1.764.78
Rajskie	„ 1.700.—
Toroszówka — Petronafta	„ 1.904.—

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — kwiecień 1937 r.:

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona	zł 1.289.—
Bitków Franco—Polonaise	„ 1.366.—
Bitków Pasieczna loco Dąbrowa	„ 1.490.—
Bitków Standard—Nobel	„ 1.439.—
Bitków Stella—Zofia	„ 1.663.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna	„ 1.350.—
Dolina	„ 1.485.—
Gorlice, Iwonicz, Jaszczew	„ 1.400.—
Grabownica—Humniska bezparafinowa	„ 1.755.—
Grabownica—Humniska parafinowa	„ 1.485.—
Harklowa	„ 1.226.—
Humniska—Brzozów	„ 1.631.—
Klęczany	„ 1.785.—
Klimkówka, Lubatówka, Wulka	„ 1.259.—
Kosmacz, Ropianka ad Dukla, Zagórz	„ 1.295.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa	„ 1.195.—

Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka . . . . . „ 1.214.—
Kryg czarna . . . . „ 1.107.—
Libusza . . . . „ 1.236.—
Lipie . . . . „ 1.215.—
Lipinki . . . . „ 1.313.—
Łodyna . . . . „ 1.270.—
Majdan Rosulna . . . . „ 1.339.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna . . . „ 1.391.—
Męcinka parafinowa . . . . „ 1.321.—
Młynki Starawieś . . . . „ 1.782.—
Mokre . . . . „ 1.638.—
Mraźnica Wierzchnia . . . . . . „ 1.324.—
Potok . . . . „ 1.741.—
Rajskie . . . . „ 1.300.—
Roztoki, Starawieś jasna . . . . . . „ 1.884.—
Równe—Rogi parafinowa . . . . . „ 1.123.—
Równe—Rogi wolna od parafiny . . . . „ 1.268.—
Rymanów . . . . „ 1.211.—
Rypne . . . . „ 1.328.—
Schodnica . . . . „ 1.484.—
Słoboda Rungurska . . . . „ 1.344.—
Starawieś ciemna . . . . „ 1.750.—
Strzelbice . . . . „ 1.169.—
Szymbark . . . . „ 1.329.—
Toroszówka . . . . „ 1.890.—
Toroszówka — Ewa . . . . „ 1.370.—
Turzepole . . . . „ 1.218.—
Urycz . . . . „ 1.529.—
Wańkowa . . . . „ 1.225.—
Załawie . . . . „ 1.754.—
Zmiennica . . . . „ 1.241.—

maj 1937 r.:

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona zł 1.298.—
Bitkór Franco—Polonaise . . . . . . „ 1.376.—
Bitków Pasieczna loco Dąbrowa . . . . „ 1.501.—
Bitków Standard—Nobel . . . . . . „ 1.449.—
Bitków Stella—Zofia . . . . . . „ 1.675.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna . . . . „ 1.360.—
Dolina . . . . „ 1.536.—
Gorlice, Iwonicz, Jaszczew . . . . . „ 1.410.—
Grabownica — Humniska bezparafinowa . . „ 1.768.—
Grabownica — Humniska parafinowa . . . „ 1.496.—
Harklowa . . . . „ 1.235.—
Humniska — Brzozów . . . . . . „ 1.643.—
Klęczany . . . . „ 1.798.—
Klimkówka, Lubatówka, Wulka . . . . „ 1.268.—
Kosmacz, Ropianka ad Dukla, Zagórz . . . „ 1.304.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa . „ 1.204.—
Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka . . . . . „ 1.223.—
Kryg czarna . . . . „ 1.115.—
Libusza . . . . „ 1.245.—
Lipie . . . . „ 1.224.—
Lipinki . . . . „ 1.322.—
Łodyna . . . . „ 1.279.—
Majdan Rosulna . . . . „ 1.349.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna . . . „ 1.401.—
Męcinka parafinowa . . . . „ 1.330.—
Młynki Starawieś . . . . „ 1.795.—
Mokre . . . . „ 1.650.—
Mraźnica Wierzchnia . . . . . . „ 1.333.—
Potok . . . . „ 1.754.—
Rajskie . . . . „ 1.309.—
Roztoki, Starawieś jasna . . . . . . „ 1.898.—
Równe—Rogi parafinowa . . . . . . „ 1.131.—
Równe—Rogi wolna od parafiny . . . . „ 1.277.—
Rymanów . . . . „ 1.220.—
Rypne . . . . „ 1.338.—
Schodnica . . . . „ 1.495.—
Słoboda Rungurska . . . . „ 1.354.—
Starawieś ciemna . . . . „ 1.763.—
Strzelbice . . . . „ 1.177.—
Szymbark . . . . „ 1.339.—
Toroszówka . . . . „ 1.904.—
Turaszówka — Ewa . . . . „ 1.380.—
Turzepole . . . . „ 1.227.—
Urycz . . . . „ 1.540.—
Wańkowa . . . . „ 1.269.—
Załawie . . . . „ 1.767.—
Zmiennica . . . . „ 1.250.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“ wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy z produkcji kwietniowej: Białkówka — Winnica, Bitków Franco — Polonaise, Bitków Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków Standard — Nobel, Bitków Stella — Zofia, Borysław, Dobrucowa, Dolina, Gorlice, Grabownica — Humniska bezparafinowa, Grabownica — Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska — Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan—Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Młynki Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Toroszówka—Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Z produkcji majowej wykonała prawo zakupu wszystkich powyższych marek z wyjątkiem marki Toroszówka.

Ceny gazu ziemnego

Ceny te ustalone zostały przez Izbę Przemysłowo-Handlową dla zagłębia Borysław—Tustanowice

za marzec br. na 4.28 groszy za 1 m³ (przez pomyłkę podano cenę marcową w zeszycie nr 4 — kwiecień br. — w wysokości 4.30 groszy)
za kwiecień br. na 4.25 groszy za 1 m³
„ maj „ „ 4.23 „ „ „

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, tj. koszty tłoczenia itp.

Wydawca: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kościuszki 7. II p.
Redaktor odpowiedzialny: **Józef Szlemiński.**
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.